

2005

**MANUEL DE
L'UTILISATEUR**

CONTRA • NITRO • CO2 • ELEMENT

RISQUES ET RESPONSABILITÉS PRÉSUMÉS

VEUILLEZ N'UTILISER CE PRODUIT QU'APRÈS AVOIR LU ET ACCEPTÉ LES TERMES ET CONDITIONS SUIVANTS.

ATTENTION !

CETTE NOTE EST UNE MISE EN GARDE POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ. SI VOUS N'EN ACCEPTEZ PAS LES TERMES ET CONDITIONS, VEUILLEZ NE PAS UTILISER CE PRODUIT. RAMENEZ-LE CHEZ VOTRE REVENDEUR AVANT UTILISATION ET IL VOUS LE REMBOURSERA INTÉGRALEMENT. LES INFORMATIONS CONTENUES DANS CE MANUEL SONT DONNÉES À TITRE INDICATIF ET PEUVENT ÊTRE SOUMISES À DES CHANGEMENTS À TOUT MOMENT.

VOUS DEVEZ IMPÉRATIVEMENT LIRE LE MANUEL DE L'UTILISATEUR CI-JOINT AVANT D'UTILISER CE PRODUIT.

SI VOUS AVEZ MOINS DE 18 ANS, VOUS DEVEZ FAIRE LIRE CETTE NOTE ET LE MANUEL DE L'UTILISATEUR À VOS PARENTS OU VOTRE TUTEUR ET NE DEVEZ UTILISER CE PRODUIT QUE SOUS LA SURVEILLANCE DE L'UNE DE CES PERSONNES OU D'UNE PERSONNE QUI A LU CE MANUEL.

POUR LES MISES À JOUR, VEUILLEZ CONSULTER RÉGULIÈREMENT NOTRE SITE INTERNET
www.cabrinhakites.com

L'acquéreur/utilisateur de ce produit (s'il ne s'agit pas de la même personne), le parent ou tuteur (si l'utilisateur a moins de 18 ans) comprennent que l'utilisation de celui-ci peut exposer l'utilisateur à des dangers et l'amener à prendre des risques inhérents à la pratique du kitesurf. L'acquéreur/utilisateur de ce produit les assume pleinement. Avant d'utiliser ce produit, l'acquéreur/utilisateur doit avoir lu et compris les termes du Manuel de l'utilisateur et il accepte de s'y conformer. L'acquéreur/utilisateur de ce produit comprend et accepte les conditions de vente. Il comprend que le vendeur de ce produit ne peut en aucun cas être tenu responsable des dommages matériels ou corporels occasionnés par une utilisation non conforme du produit par l'acquéreur ou l'utilisateur, et dégage le vendeur de cette responsabilité.

Les ailes gonflables, les lignes et systèmes de contrôle peuvent provoquer

des accidents graves et sont à manier avec précaution. Nous vous conseillons, surtout si vous êtes débutant, de prendre des cours dans une école homologuée. Faites attention aux autres personnes autour de vous. N'utilisez pas votre aile à proximité de lignes à haute tension, d'aéroports ou des rues, et éloignez-vous des gens et des obstacles. Choisissez une zone de vol dégagée, renseignez-vous sur les conditions de vent et les prévisions météo, et soyez particulièrement vigilant par vents de terre ou forts. N'allez pas sur l'eau tant que vous ne maîtrisez pas votre aile à terre. Prenez le temps de vous familiariser avec son fonctionnement et n'oubliez pas que vous en êtes responsable. En période d'apprentissage, veillez à ne pas dépasser vos limites. Si vous allez sur l'eau, mettez un gilet de sauvetage ou une aide à la flottabilité et ne restez pas en permanence attaché à votre aile. Cette aile ne doit en aucun cas être utilisée comme engin de vol ou coussin flottant.

MANUEL DE L'UTILISATEUR 2005

SOMMAIRE

MIS EN GARDE SOMMAIRE INTRODUCTION

SECURITÉ

Information / Équipement / Les Conditions Météo / Plage d'utilisation / Évaluez votre niveau / Spots de navigation

PRÉSENTATION D'UNE AILE GRÉÉE CONTRA / NITRO / CO2 / ELEMENT

RECON

Information / Conseils
Système de verouillage
Verrouiller / Déverrouiller le bout de harnais
Fonctionnement du Recon / TAP OUT™
 Passer d'un mode à l'autre
 Mode Décollage / Mode Navigation

Conseils d'entretien importants
Reconnecter le système Recon
Redécoller avec le système Recon
Leash BYPASS™ / Conseils

MONTAGE

Système de largage secondaire
Actionner / Réinstaller la poignée de largage

MONTAGE - ÉTAPE 1

Monter le Système Powerlock / Conseils
Présentation du système / Fonctionnement
1.1 Vérifier la longueur des lignes avant d'aller sur l'eau
1.2 Régler la longueur des lignes

MONTAGE - ÉTAPE 2

2.1 Gonfler les lattes
2.2 Gonfler le bord d'attaque
2.3 Conseils pour sécuriser l'aile
2.4 Dégonfler le bord d'attaque

MONTAGE - ÉTAPE 3

Connecter les lignes
Connecter sous le vent de l'aile
Connecter au vent de l'aile

MONTAGE

Réglage de l'aile / Conseils

NOTIONS FONDAMENTALES Area of Champ d'action
Positions, Fenêtres et Puissance

PILOTER, DÉCOLLER & ATTERRIR

Piloter
Préparer le décollage
Décoller avec une assistance
Décoller sans assistance
Atterrir avec une assistance
Redécoller

RÉPARATIONS

Remplacer les lignes de vol
Réparer la toile de spi
Points importants
Réparer les lattes
Réparer le bord d'attaque

INFORMATIONS IMPORTANTES

Beach Etiquette
Kite Care

GLOSSAIRE GARANTIE



MERCI d'avoir choisi une aile Cabrinha et bienvenue dans l'univers du kitesurf.

Le kitesurf attire des personnes de tous âges et de tous horizons et c'est incontestablement l'un des sports les plus dynamiques de la décennie.

Mais le kitesurf peut s'avérer dangereux s'il n'est pas abordé avec prudence et nécessite de prendre quelques précautions. C'est pourquoi nous avons rédigé ce manuel. Il vous aidera à vous familiariser avec votre aile et à l'utiliser dans les meilleures conditions, pour votre sécurité et celle des autres. Il contient également des informations sur le montage et l'entretien de votre aile, pour vous permettre d'en profiter au maximum.

Veuillez lire ce manuel attentivement et dans son intégralité avant de vous servir de votre aile et n'allez pas naviguer avant d'avoir suivi un stage d'initiation dans une école agréée. Vous éviterez ainsi de prendre des risques inutiles et de mettre votre vie et celle des autres en danger.

INFORMATION DE SÉCURITÉ

Le **KITESURF** est un sport varié, comprenant différentes disciplines et accessible à différents niveaux de pratique. Comme tous les sports, il comprend des risques qui lui sont propres. Vous trouverez à suivre des points essentiels à ne pas oublier pour votre sécurité.

- Vous devez être familiarisé avec les systèmes de sécurité fournis avec l'aile : système Recon et système de largage secondaire.
- Assurez-vous que votre système Recon est monté conformément à nos instructions et que votre aile Cabrinha est bien équipée d'une barre Recon.
- **UTILISEZ TOUJOURS** votre aile avec un système de sécurité.
- **NE VOUS ATTACHEZ JAMAIS** de manière permanente à votre aile, à la barre de contrôle ou aux lignes.
- **N'UTILISEZ JAMAIS** votre aile comme un engin de vol pur.
- **NE TOUCHEZ JAMAIS** les lignes lorsque l'aile est sous tension et n'attrapez jamais l'aile par l'une des lignes.
- Lorsque votre aile est gonflée mais que vous ne l'utilisez pas, sécurisez-la au sol avec du sable ou quelque chose de lourd et de non abrasif; n'hésitez pas à mettre beaucoup de poids (voir chapitre "Entretien de l'aile"). Une aile gonflée peut s'envoler même sans pilote, aussi faites attention aux autres usagers et veillez à la sécuriser parfaitement. En s'envolant inopinément, votre aile peut causer de sérieuses blessures, voire la mort de tierces personnes.
- Ne prêtez votre aile qu'à des personnes expérimentées. Nous recommandons aux autres utilisateurs de lire attentivement ce manuel avant toute utilisation.
- Vérifiez votre équipement avant d'aller sur l'eau. Assurez-vous que vos lignes, votre système de sécurité, votre aile, votre planche, etc. sont en parfait état de fonctionnement.

L'ÉTAT DU VENT ET DE LA MER, LES CONDITIONS MÉTÉO

- Ne sous-estimez pas la puissance du vent.
- Méfiez-vous des conditions instables.
- Evitez les vents de terre et faites très attention par vents de mer.
- Evitez les vents violents et irréguliers.
- Méfiez-vous des vagues, surtout lorsque vous débutez.
- Renseignez-vous sur les horaires de marées et zones de courants forts.
- Ne surestimez pas votre niveau. N'allez pas naviguer si les conditions sont trop fortes pour vous.
- Renseignez-vous sur les températures de l'air et de l'eau et protégez-vous en conséquence.
- N'utilisez pas votre aile par temps orageux.
- Si nécessaire utilisez un anémomètre pour vérifier la vitesse du vent.
- N'utilisez pas une aile trop grande. Pour savoir quelle surface utiliser, reportez-vous au tableau des Plages d'Utilisation. Faites preuve de bon sens. En cas de doute, préférez toujours une aile plus petite.

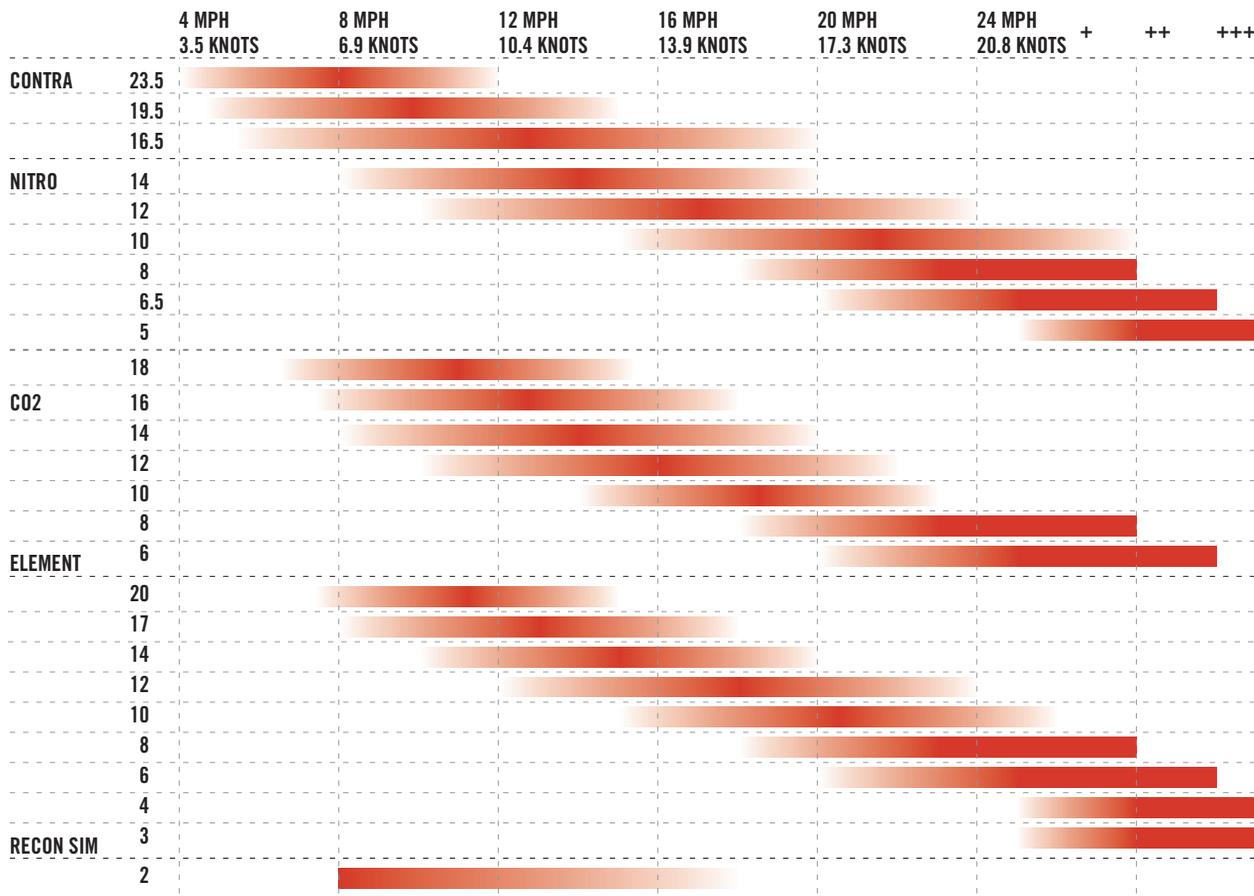
ÉQUIPEMENT DE PROTECTION

Nous vous conseillons vivement d'utiliser les protections suivantes:

- **CASQUE**
- **BRASSIÈRE DE SAUVETAGE OU GILET DE PROTECTION**
- **COMBINAISON EN NÉOPRÈNE**
- **GANTS**
- **BOTTILLONS**
- **LUNETTES**
- **COUTEAU DE SÉCURITÉ**
- **ÉCRAN SOLAIRE**

Les informations ci-contre vous sont données à titre indicatif uniquement. Le choix de votre aile dépend aussi de votre niveau, de votre gabarit, de la taille de votre planche et des conditions de mer.

Choisissez une surface d'aile en fonction de votre propre expérience et regardez quelles surfaces utilisent les autres kitesurfers.



* How to read: Dark = best suited for. Gray = usable. White = not recommended.

ÉVALUEZ VOTRE NIVEAU

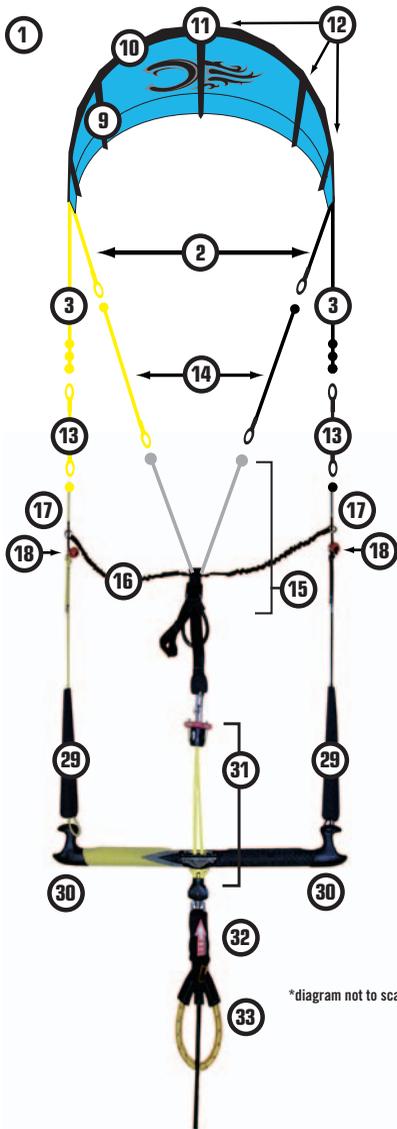
- N'essayez pas d'aller naviguer sans formation préalable dans une école agréée.
- Ne naviguez jamais seul.
- Faites-vous assister pour décoller et atterrir et parter naviguer avec quelqu'un ou demandez à une personne à terre de vous surveiller.
- N'allez pas sur l'eau si vous n'êtes pas en bonne condition physique.
- Exercez-vous le plus longtemps possible avec une petite aile de traction ou une aile d'entraînement avant d'utiliser votre aile.
- Plus vous vous serez entraîné avec une aile d'entraînement, plus vite vous progresserez et vous prendrez moins de risques par la suite.
- Vous devez savoir très bien nager pour utiliser une aile de kitesurf.
- Ne sous-estimez pas les conditions de vent et de mer et choisissez une surface d'aile adaptée à votre niveau.
- Ne vous éloignez pas du bord si vous n'êtes pas capable de revenir à la nage.
- Gardez toujours une réserve d'énergie et arrêtez de naviguer avant d'être épuisé.
- Vous devez avoir assimilé toutes les mesures de sécurité indispensables à la pratique du kitesurf; concernant notamment: le décollage, l'atterrissage, le pilotage, les précautions vis à vis des autres usagers, les situations d'urgence, etc.
- Vous devez savoir parfaitement faire fonctionner votre système de sécurité avant de partir naviguer.
- Vous devez pouvoir revenir à la plage à la nage en cas de difficulté.
- Pour votre sécurité et celle des autres, ne prêtez votre aile qu'à des personnes connaissant parfaitement les procédures de décollage et d'atterrissage.
- N'oubliez pas que vous êtes responsable de votre aile, même lorsqu'elle est posée à terre.

SPOTS DE NAVIGATION

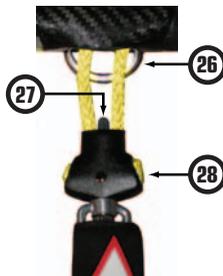
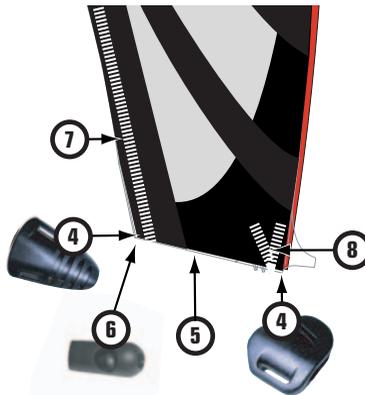
- Respectez les lois et règlements en vigueur concernant le kitesurf.
- Renseignez-vous sur les conditions météo et les us et coutumes auprès des riders locaux.
- Vérifiez votre aire de décollage avant de vous lancer.
- Vérifiez que vous avez suffisamment d'espace pour décoller, naviguer et atterrir.
- Vous devez disposer d'au moins 100 mètres de chaque côté et sous le vent. Soyez particulièrement vigilant à l'espace sous votre vent.
- Notez bien la direction du vent sur votre aire de décollage.
- Evitez les zones avec rochers et/ou les récifs en eaux peu profondes.
- Faites attention aux changements de marée, différents niveaux d'eau pouvant laisser apparaître de nouveaux obstacles.
- Evitez de décoller, de naviguer ou d'atterrir à proximité de lignes à haute tension, de cabines téléphoniques, d'arbres, de personnes, d'animaux domestiques, d'immeubles, de voitures, de rues, d'objets tranchants et d'aéroports.
- Evitez les plages bondées et les voies navigables.
- Assurez-vous que vos lignes ne traversent pas une zone pour promeneurs.
- Ne laissez personne passer entre vous et votre aile.
- Faites attention aux autres plaisanciers, notamment les planches à voile, dériveurs, jet skis, les baigneurs, les objets flottants, etc.
- Avant de décoller, repérez un lieu sûr à terre où vous pourrez atterrir au cas où vous ne pourriez pas revenir à votre point de départ.

PRÉSENTATION D'UNE AILE GRÉÉE

AVEC SYSTÈME DE CONTRÔLE RECON



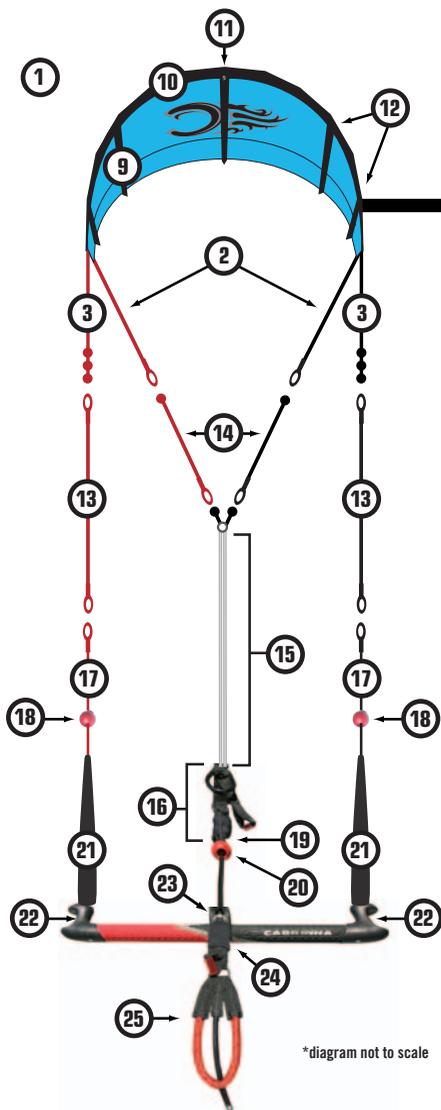
*diagram not to scale



1. 4-LINE KITE
2. RECON BRIDLE ASSEMBLY
3. RECON REAR PIGTAIL
4. RECON TENSION FITTING (FRONT/REAR)
5. RECON LOAD TRANSFER TIP
6. RECON TENSION BULLET
7. RECON ACTIVATION LINE (ON TRAILING EDGE)
8. RESCUE HANDLES
9. TRUE MATCH 3-D BATTENS
10. DACRON LEADING EDGE
11. AIRLOCK HIGH VOLUME VALVE
12. STANDARD INFLATION VALVES
13. STEERING LINES (REAR CONTROL LINES)
14. DE-POWER LINES (FRONT CONTROL LINES)
15. CENTERLINE ADJUSTMENT STRAP
16. LINE STOPPERS
17. LEADER LINES
18. RE-LAUNCH ASSISTANCE BALL GRIPS
19. EVA QUICK RELEASE BEAD
20. QUICK CONNECT RING
21. RELEASE PIN
22. LOCK SLIDE
23. RELEASE CAGE
24. RELEASE PLATE
25. LOCK BARREL
26. POWERLOCK LOOP
27. POWERLOCK HOOK
28. SWIVEL BODY
29. BAR FLOATS
30. MULTI-FUNCTIONAL BAR ENDS
31. DE-POWER LINE
32. HARNESS LOOP QUICK RELEASE
33. RECON HARNESS LOOP W/ SECURITY PIN

KITE OVERVIEW

WITH RECON GENERATION 1 CONTROL SYSTEM



*diagram not to scale



1. 4-LINE KITE
2. RECON BRIDLE ASSEMBLY
3. RECON REAR PIGTAIL
4. RECON TENSION FITTING (FRONT/REAR)
5. RECON LOAD TRANSFER TIP
6. RECON TENSION BULLET
7. RECON ACTIVATION LINE (ON TRAILING EDGE)
8. RESCUE HANDLES
9. TRUE MATCH 3-D BATTENS
10. MULTI-SEGMENTED DACRON LEADING EDGE
11. AIRLOCK HIGH VOLUME VALVE
12. STANDARD INFLATION VALVES
13. STEERING LINES (REAR CONTROL LINES)
14. DE-POWER LINES (FRONT CONTROL LINES)
15. RECON CENTER LEADER LINE
16. CENTERLINE ADJUSTMENT STRAP W/ RECON QR SYSTEM
17. LEADER LINES
18. RE-LAUNCH ASSISTANCE BALL GRIPS
19. LINE STOPPER
20. RECON RELEASE HANDLE
21. BAR FLOATS
22. MULTI-FUNCTIONAL BAR ENDS
23. POWERLOCK FITTING
24. POWERLOCK DE-POWER LINE WITH QUICK RELEASE
25. RECON HARNESS LOOP W/ SECURITY PIN

INFORMATION IMPORTANTE

Système de contrôle de la puissance et de redécollage, le Recon équipe toutes les ailes gonflables Cabrinha 2004 & 2005. Ce système breveté, permet au pilote de supprimer la puissance de son aile en activant la poignée du système de largage. Il sert aussi à faire redécoller l'aile.

Le système Recon permet au pilote de:

- Rétracter l'aile instantanément en activant la poignée de largage.
- Redécoller facilement.
- Faire tourner la barre.

CONSEILS CONCERNANT LE SYSTÈME DE SUPPRESSION DE LA PUISSANCE

- Toutes les ailes Cabrinha 2004 & 2005 doivent être utilisées avec des barres 2004 ou 2005 pour que le système Recon puisse fonctionner correctement.
- Par ailleurs, si une barre équipée du Recon est utilisée avec une aile qui n'est pas dotée du Recon (une aile 2003 par exemple), il est dangereux d'activer la poignée de largage. Vous pouvez cependant utiliser une barre équipée du Recon sur une aile antérieure mais si vous activez la poignée de largage vous risquez au contraire de redonner de la puissance à votre aile.
- Si vous utilisez une barre antérieure avec une aile Cabrinha 2004 ou 2005, vous pourrez bénéficier de la fonction redécollage de votre aile mais vous ne pourrez pas supprimer sa puissance instantanément.
- N.B. : vous ne devez activer le Recon qu'en cas de nécessité ou lorsque vous voulez faire atterrir votre aile.
- Avant d'actionner le Recon, vérifiez que le système est monté correctement. Il est important d'utiliser la barre recommandée pour votre aile.
- Avant chaque session, vérifiez que le Recon est prêt à fonctionner.
- Vous devez vous être familiarisé avec le fonctionnement du Recon au cas où vous seriez dans une situation difficile (voir "Activer le système Recon").
- Une fois que vous avez déclenché le Recon, votre aile ne pourra se remettre à voler que lorsque vous aurez reconnecté le Recon à la ligne centrale (voir "Réinstaller le système Recon").

RECON

SYSTÈME DE CONTRÔLE DE LA PUISSANCE ET DE REDÉCOLLAGE
INFORMATION IMPORTANTE / FONCTIONNEMENT

SYSTÈME DE VERROUILLAGE

Le leash de sécurité Recon n'est actif que lorsque le pilote est relié au bout de harnais. C'est pourquoi il est important que le bout de harnais soit relié au crochet. Ce système vous permet de supprimer complètement la puissance de votre aile, de faire tourner votre barre à volonté et de redécoller facilement, tout en restant relié à votre aile sans risque.

- Vous devez être relié au bout de harnais largable pour pouvoir activer la poignée de largage et supprimer la puissance instantanément.
- Insérez le tube de verrouillage dans le crochet en passant sous le bout de harnais (Fig.1).
- Assurez-vous que le Recon et le système de largage secondaire sont assemblés correctement avant de décoller ou de verrouiller votre bout de harnais.
- Nous vous suggérons de ne verrouiller le bout dans le crochet que lorsque vous êtes sur l'eau, pas à terre.

N.B. : Lorsque vous avez verrouillé le bout dans le crochet, vous êtes attaché de façon semi-permanente à votre aile. Pour votre sécurité, sachez où se trouve la poignée de largage; vous devez savoir comment l'activer avant de verrouiller.



VERROUILLER LE BOUT DE HARNAIS

1. Vérifiez que le Recon et le système de largage secondaire sont correctement montés.
2. Accrochez votre bout de harnais. (Fig.2)
3. Une fois accroché, verrouillez le système seulement lorsque vous êtes sur l'eau et à une distance suffisante de tout obstacle.
4. Insérez le tube de verrouillage dans le crochet, en vérifiant qu'il passe sous le bout de harnais. Pour fonctionner correctement, le bout de harnais doit se trouver entre le crochet et le tube de verrouillage. (Fig.3)
5. Vérifiez que le tube de verrouillage est bien inséré. Cela empêchera le bout de harnais de se détacher du crochet inopinément. Votre système de verrouillage est maintenant prêt à fonctionner.



DÉVERROUILLER LE BOUT DE HARNAIS

Vous pouvez relâcher le tube de verrouillage de deux manières:

- A. En le glissant hors du crochet. (Fig.4)
- B. En déclenchant la poignée du système de largage secondaire. (Fig.5)



RECON GENERATION 2

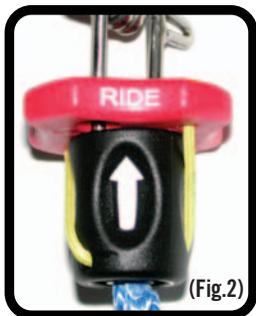
SYSTÈME DE CONTRÔLE DE LA PUISSANCE ET DE REDÉCOLLAGE

TAP OUT™

Le Recon deuxième génération permet de supprimer instantanément la puissance de l'aile, même en navigation, en poussant la barre de contrôle contre la poignée de largage. Le pilote reste alors relié à son aile par un leash constitué du petit bout fixé au crochet de harnais. Tant que le pilote est accroché, il est relié à l'aile. Le Recon 2 permet d'améliorer le système de sécurité en supprimant une étape du processus de largage. Avec le Tap Out™ il suffit de pousser la barre pour supprimer instantanément la puissance de l'aile.



(Fig.1)



(Fig.2)



(Fig.3)



(Fig.4)

Le Recon 2 permet au pilote d'enclencher la fonction Tap Out avant de décoller, d'atterrir, ou à tout moment en navigation. Pour ce faire, il lui suffit de sélectionner le mode "Décollage" ("Launch") sur la poignée de largage. (Fig.1)

Dès que le pilote est parti, il peut sélectionner le mode "Navigation". (Fig.2) Le mode "Navigation" bloque la fonction Tap Out™ et permet au pilote de lâcher la barre pour démêler les lignes si cela s'avère nécessaire. (Fig.3)

La suppression instantanée de la puissance de l'aile est toujours possible quel que soit le mode choisi, en poussant la plaque de largage en direction de l'aile.. (Fig.4)

TAP OUT™ - MODE DÉCOLLAGE La fonction Tap Out n'est opérationnelle qu'en mode Décollage.

Avant de décoller, sélectionnez le mode "LAUNCH" (DÉCOLLAGE) en tirant le barillet de sûreté pour que la flèche indique le mot "LAUNCH" (DÉCOLLAGE) sur le bouton de largage.

La fonction Tap Out™ est alors enclenchée et pour l'activer il faut pousser la barre de contrôle contre le mécanisme de largage.

N.B.: le mode DÉCOLLAGE ne permet pas de lâcher la barre ou vous risquez d'activer la fonction Tap Out™ et l'aile va immédiatement perdre sa puissance.

TAP OUT™ - MODE NAVIGATION Vous devez utiliser ce mode lorsque vous voulez lâcher la barre pour démêler les lignes.

N.B. : lorsque vous êtes en mode NAVIGATION, la fonction Tap Out™ est bloquée,

ce qui signifie que vous devez supprimer la puissance de l'aile manuellement, en poussant la plaque de largage en direction de l'aile. En poussant la barre contre le barillet vous n'activerez pas la fonction Tap Out™.

Once safely on the water you may choose to select the Ride mode or you can keep the Tap Out™ enabled by remaining in the LAUNCH mode. To select the RIDE mode, pull down on the lock barrel and turn clockwise or counter clockwise until the arrow lines up with the word RIDE on the red release handle. Pour choisir le mode "RIDE" (NAVIGATION), tirez sur le barillet et tournez dans le sens de aiguilles d'une montre ou dans le sens inverse jusqu'à ce que la flèche indique la position "RIDE" (NAVIGATION) sur le bouton de largage.

CONSEIL: maintenez le bouton de largage tout en faisant tourner le barillet. Vous verrez que l'élastique jaune forme un angle indiquant que vous êtes en mode NAVIGATION. N'oubliez pas que tant que vous n'êtes pas en mode NAVIGATION, vous risquez d'activer la largage en poussant la barre vers le haut.

⚠ ATTENTION! Attention: vous devez savoir à tout moment quel mode vous avez sélectionné de manière à éviter toute activation involontaire du Recon.

RECON GENERATION 2

TAP OUT™ (FONCTIONNEMENT)



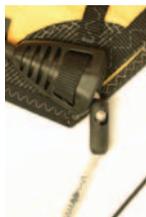
(Fig.1a)



(Fig.2)



(Fig.3)



(Fig.4)



(Fig.1b)



(Fig.2)



(Fig.3)



(Fig.4)

FONCTIONNEMENT DU Tap Out™ - Mode décollage

1. Pour supprimer instantanément la puissance de l'aile lorsque vous êtes en mode décollage, il vous suffit de pousser la barre contre la butée de largage du Recon, située à la base de la sangle de réglage des lignes avant. (Fig.1a)
2. Cela aura pour effet d'activer automatiquement le Tap Out™. (Fig.2)
3. Une fois que le Tap Out™ est activé, la sangle de réglage des lignes avant va remonter le long des prélinges.
4. La tension des lignes arrière augmente et les lignes avant se relâchent.
5. Les butées de blocage Recon vont alors sortir de leurs embouts. (Fig.3)
6. Lorsque les butées de blocage sont sorties des embouts, le nerf de chute va se tendre et la chute se rétracter.
7. L'aile va perdre toute sa puissance et tomber à l'eau. (Fig.4)

FONCTIONNEMENT DU Tap Out™ - Mode navigation

1. Pour supprimer instantanément la puissance de l'aile lorsque vous êtes en mode navigation, il vous suffit de pousser la plaque du Recon, située à la base de la sangle de réglage des lignes avant. (Fig.1b)
2. Cela aura pour effet d'activer automatiquement le Tap Out™. (Fig.2)
3. Une fois que le Tap Out™ est activé, la sangle de réglage des lignes avant va remonter le long des prélinges ce qui va augmenter la tension des lignes arrière et relâcher les lignes avant.
4. Lorsque les butées de blocage sont sorties des embouts, le nerf de chute va se tendre et la chute se rétracter.
5. Les butées de blocage Recon vont alors sortir de leurs embouts. (Fig.3)
6. Lorsque les butées de blocage sont sorties des embouts, le nerf de chute va se tendre et la chute se rétracter.
7. L'aile va perdre toute sa puissance et tomber à l'eau. (Fig.4)

N.B.: vous ne pourrez faire redécoller votre aile que lorsque vous aurez reconnecté le Recon sur la sangle de réglage des lignes avant (voir "Reconnecter le Système Recon").

Si vous avez activé le Recon sur l'eau, suivez les étapes du sauvetage et nagez jusqu'au bord. Vous pouvez aussi reconnecter le Recon (voir "Reconnecter le Recon") et reprendre votre session, si vous le voulez, mais sachez que cette opération nécessite un niveau intermédiaire/avancé.

Si vous avez activé le Recon à l'atterrissage, demandez à votre assistance de sécuriser votre aile à terre, reconnectez le Recon, puis enroulez vos lignes sur la barre de contrôle.

N.B. : le système Recon a été conçu pour être activé uniquement lorsque vous atterrissez ou dans les situations d'urgence.

CONSEILS D'ENTRETIEN DU RECON

- Lorsque vous n'utilisez pas votre aile, veillez à réinsérer les butées de blocage dans leurs embouts. Ainsi les prélinnes ne s'emmêleront pas dans les butées (Fig.1).
- Avant d'enrouler les lignes sur la barre, vérifiez que vous avez reconnecté le système Recon.
- Lorsque vous laissez votre aile sur la plage entre deux sessions, veillez à la lester avec suffisamment de sable pour l'empêcher de battre au vent. Vous empêcherez ainsi la toile de spi de s'abîmer et vos lignes ne s'emmêleront pas avec le Recon.
- Assurez-vous que les embouts sont propres, sans trace de sable ou débris, avant de décoller ou de ranger votre aile.
- Attachez vos prélinnes à l'aide des fixations Velcro situées sur les oreilles (Fig.2).



RECONNECTER LE SYSTÈME RECON

Vous devez reconnecter votre système Recon avant d'enrouler vos lignes autour de la barre à la fin d'une session.

Si vous le voulez, vous pouvez reconnecter le Recon sur l'eau mais notez toutefois que cette opération nécessite un niveau intermédiaire/avancé.



(Fig.1)



(Fig.2a)



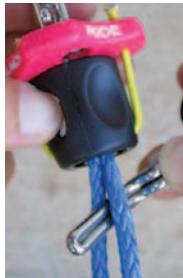
(Fig.2b)



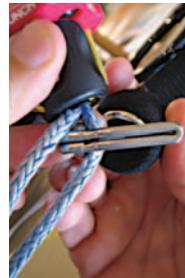
(Fig.3)

Pour reconnecter le Recon à terre, procédez comme suit:

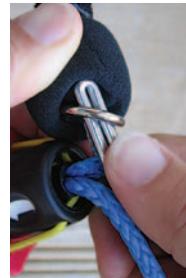
- Attrapez la sangle de réglage des lignes avant.
N.B.: N'ENROULEZ PAS les lignes autour de vos mains. Attrapez juste la sangle et ramenez-la vers vous.
- Ramenez la sangle vers la butée de largage du Recon, en haut des lignes avant.
- Insérez la clavette dans le filoir (Fig.1)
- Passez-la sous le pontet et rabattez-la. (Fig.2 a & b)
- Poussez sur la butée rouge pour faire remonter le filoir et insérez la clavette à l'intérieur. (Fig.3)
- **Vérifiez que la clavette est bien insérée dans le filoir. N.B.: cette étape est très importante parce que si vous ne remettez pas en place le filoir correctement, le Recon peut se réactiver lorsque vous redécolliez.**
- Votre système Recon est maintenant reconnecté.
- Maintenant vous pouvez redécoller ou enrouler vos lignes sur la barre.



(Fig.1)



(Fig.2)



(Fig.3)

Pour reconnecter le Recon sur l'eau, procédez comme suit:

- Alors que vous êtes toujours accroché au petit bout, remontez jusqu'à la sangle de réglage. N.B. : faites attention de ne pas vous emmêler dans vos lignes.
- Attrapez la sangle de réglage des lignes avant. N.B.: N'ENROULEZ PAS les lignes autour de vos mains. Attrapez juste la sangle et ramenez-la vers vous.
- Ramenez la sangle vers la butée de largage du Recon, au-dessus de votre barre de contrôle.
- Insérez la clavette entre les deux bouts de la ligne centrale (Fig.1)
- Rabattez la clavette vers le haut. (Fig.2)
- Poussez l'anneau en acier inoxydable vers le haut pour permettre à la clavette de passer dedans, tirez l'anneau vers vous pour bloquer la clavette. (Fig.3)
- **Vérifiez que l'anneau est bien au-dessus de la clavette. N.B.: cette étape est très importante parce que si vous ne remettez pas en place l'anneau correctement, le Recon peut se réactiver lorsque vous redécolliez.**
- Votre système Recon est maintenant reconnecté de façon provisoire.
- Maintenant vous êtes prêt à redécoller. Retournez immédiatement à terre et reconnectez comme indiqué précédemment. La technique de connexion sur l'eau ne vise en effet qu'à vous permettre de rentrer à terre, elle ne vous permet pas de naviguer avec toutes les fonctions Recon. Si vous rencontrez d'autres difficultés, soyez prêt à pousser l'anneau vers le haut ou à activer le système de largage secondaire.

REDÉCOLLER AVEC LE RECON

Le système Recon permet de supprimer la puissance de l'aile et il vous aide aussi à redécoller plus rapidement. Il est parfaitement intégré à l'aile et à la barre et permet de réduire le nombre de lignes. Il n'y a pas de cinquième ligne, pas de leash de poignet ou de harnais, ni de bridage complexe.

Lorsque l'aile est tombée à l'eau sur le bord d'attaque, vous pouvez la faire redécoller de la manière suivante:

- Sur chacune de vos lignes arrière se trouve une bille d'aide au redécollage.
- Attrapez une des billes et tirez-la vers vous. Tirez fermement pour faire sortir la butée de blocage de son embout. Maintenez une tension constante sur cette ligne. N.B.: vous ne devez pas enrouler la préligne autour de votre main et veillez à ce qu'elles ne s'emmêlent pas autour de vous (Fig.1)
- Une fois que la butée de blocage est désengagée, le bord de fuite se rétracte et l'aile roule sur le côté (Fig.2,3,4)
- Une fois sur le côté, l'aile va commencer à se déplacer vers le bord de fenêtre. Il se peut que vous deviez l'amener jusqu'au bord de fenêtre. Pour se faire, continuez à tenir la bille jusqu'à ce que l'aile se mette en position de redécollage (Fig.5)
- Lorsque l'aile est prête à redécoller, lâchez la bille. Amenez l'aile lentement en position neutre et stabilisez votre barre.
- Une fois que l'aile est en mouvement, la tension exercée sur vos lignes va permettre à la butée de blocage de se remettre dans son embout.



LEASH DE CONTRÔLE DE LA PUISSANCE & SYSTÈME DE REDÉCOLLAGE **INFORMATION IMPORTANTE / MONTAGE**

LEASH BYPASS™ - (*en option*)

Toutes les ailes Cabrinha 2005 peuvent être équipées du Bypass. Ce leash optionnel est recommandé pour les débutants et les écoles ainsi que pour les kitesurfeurs qui naviguent sans s'accrocher au bout de harnais.

Le système BYPASS™ vous permet d'avoir les mains libres et vous offre plus de confort.

Si vous préférez ne pas utiliser le BYPASS™, suivez les instructions sur l'utilisation du verrouillage de sécurité pour être certain d'être connecté à votre aile.

LEASH BYPASS™ - conseils importants

- Vérifiez que votre leash BYPASS™ est monté correctement avant d'aller sur l'eau.
- Lorsque vous utilisez votre aile Cabrinha avec le BYPASS™, vous pouvez activer le système de rétractation de l'aile en lâchant simplement la barre SI VOUS N'ETES PAS accroché au bout de harnais.
- Si vous utilisez le BYPASS™ et que vous êtes accroché au bout de harnais, vous devez tout d'abord soit vous décrocher du harnais, soit activer le système de largage secondaire pour pouvoir utiliser le BYPASS™ comme moyen pour supprimer la puissance.

N.B.: normalement, lorsque vous utilisez le BYPASS™ vous ne devez pas être accroché au bout de harnais.

SYSTÈME DE LARGAGE SECONDAIRE

Nous avons mis au point différents Systèmes de largage secondaire pour vous permettre de vous désolidariser complètement de votre aile.

ACTIONNER LA POIGNÉE DE LARGAGE

Attrapez la poignée de largage et tirez vers le haut jusqu'à ce que la goupille soit libérée. Lorsqu'il sera sous tension, le Velcro va libérer le bout de harnais. (Fig. 1)



RÉINSTALLER LA POIGNÉE DE LARGAGE

1. Passez le velcro dans l'anneau en forme de D. (Fig.2)
2. Rabattez-le. (Fig.3)
3. Placez l'oeillet sur la sangle de la goupille. (Fig.4)
4. Faites glisser la goupille à travers la sangle. (Fig.5)
5. Aplatissez le Velcro sur la goupille. (Fig.6)
6. Refermez le petit Velcro sur la poignée de largage. (Fig.7)
7. Votre système de largage peut fonctionner à nouveau. (Fig.7)



We supply a variety of Quick Release Systems (QRS) to aid you in your ability to release completely from your kite.

ÉTAPE 1 - SYSTÈMES DE CONTRÔLE

LE SYSTÈME DE CONTRÔLE POWERLOCK

ÉTAPE 1 - MONTER LE SYSTÈME POWERLOCK

La barre Powerlock est un système de contrôle pour ailes en 4 lignes.

Le Powerlock est un système border-choquer interactif qui permet de contrôler la puissance de l'aile lorsque le pilote est accroché au petit bout de harnais.

Grâce à ce dispositif, il est inutile d'avoir deux bouts de harnais sur la barre. Le Powerlock offre au pilote la possibilité de gérer la puissance de son aile à l'aide d'un système deux-en-un border-choquer.

Quelques conseils importants

- Vous devez régler votre aile pour que, lorsque vous n'êtes pas accroché à la barre, elle puisse être complètement bordée, mais pas exagérément.
- Vous pouvez ajuster la puissance de l'aile à l'aide de la sangle de réglage centrale.
- Reportez-vous au chapitre sur les Conseils de Réglage pour plus de précisions sur le réglage des ailes en 4 lignes.

FONCTIONNEMENT DU SYSTÈME POWERLOCK



Boule ENGAGÉE.
L'aile est bordée

Pour border:
tirez la barre vers vous et engagez la boule dans le pontet Powerlock.



LE SYSTÈME POWERLOCK COMPREND:

- Une barre de contrôle avec embouts relevés et dispositif Powerlock
- Une ligne centrale avec dispositif de largage
- Un bout de harnais de 30cm verrouillable (également disponible en 27, 33 et 36cm)
- 2 préignes avec billes de redécollage (jaune = gauche, noire = droite)
- Une sangle de réglage de la ligne centrale avec poignées de largage Recon.
- Des flotteurs de barre



Boule DÉENGAGÉE.
L'aile est choquée

Pour choquer:
tirez légèrement la barre vers vous et d'un mouvement des poignets faites pivoter le haut de la barre vers vous, de manière à désengager la boule du pontet Powerlock.

SET UP 1 - CONTROL SYSTEM

POWERLOCK CLASSIC CONTROL SYSTEM

THE POWERLOCK CONTROL SYSTEM

The Powerlock Control System is a control system for 4-LINE kites.

The Powerlock Control System allows the rider to interactively lock and unlock the power of the kite when hooked into the QRS Powerlock Harness Loop.

The Powerlock fitting eliminates the need to have two harness loops on the control bar. The rider has the benefits of both de-power and fixed 4-line control with a single harness loop.

Tips

- Your kite should be tuned so that when the rider is unhooked from the harness line the kite is fully sheeted in (powered), but not over sheeted.
- You may fine-tune the power of the kite with the Centerline Adjustment Strap.
- See the section on 4-Line Tuning for more explanation of 4-line kite tuning capabilities.



CONTROL SYSTEM - OPERATION



PowerLock Hook ENGAGED

Kite is powered and locked

TO LOCK

Pull the bar toward you and engage the PowerLock Hook into Powerlock Fitting.



PowerLock Hook DISENGAGED

Kite is de-powered

TO UNLOCK

Pull the bar slightly toward your body and using your wrists, twist the top of the bar toward your body, disengaging the hook from the Powerlock fitting.



ÉTAPE 1 - SYSTÈMES DE CONTRÔLE

ÉTAPE 1.1 VÉRIFIER LA LONGUEUR DES LIGNES /
ÉTAPE 1.2 REGLER DE LA LONGUEUR DES LIGNES

1.1 VÉRIFIER LA LONGUEUR DES LIGNES AVANT D'ALLER SUR L'EAU

Les lignes sont déjà montées sur les barres Powerlock 2005; nous vous invitons cependant à vérifier la longueur des lignes avant d'aller sur l'eau. Pour ce faire, procédez comme suit:

- Passez une corde autour d'un arbre ou d'un poteau.
- Faites un nœud en veillant à laisser suffisamment de longueur pour attacher les lignes.
- Vos lignes étant reliées aux prélines, déroulez les lignes en partant de votre support et posez la barre de contrôle à plat sur le sol, avec les lignes jaunes à gauche et les lignes noires à droite (en regardant de la barre vers le support). Vérifiez qu'il n'y a pas d'obstacle entre votre barre et le support.
- Vérifiez que vos lignes de vol ne sont pas emmêlées ou qu'elles ne se croisent pas.
- Au bout de vos lignes côté support, vous verrez des œillets sur les lignes arrière et les lignes avant. Les nœuds plats sur les lignes avant permettent d'éviter toute mauvaise connexion à l'aile.
- Passez la corde attachée au support dans les œillets des quatre lignes, en laissant la jaune à gauche et la noire à droite.
- Faites un nœud de chaise, en passant les quatre lignes dans la boucle.
- Retournez à votre barre de contrôle.
- Vérifiez que la sangle de réglage de la ligne centrale est complètement choquée de manière à régler l'aile à pleine puissance.
- Debout dans l'axe de votre support, tirez fermement et régulièrement sur la barre.
- La barre doit être parallèle à vos épaules, droite, sans former d'angle.
- Toutes les lignes, doivent être tendues lorsque vous tirez sur la barre (c'est à dire qu'aucune ligne, avant ou arrière ne doit flotter).
- Si votre barre est droite, vous pouvez attacher votre système de contrôle Powerlock à votre aile gonflée.

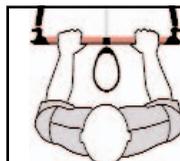


Vous pouvez maintenant passer au chapitre MONTAGE:ÉTAPE 2 - GONFLAGE DE L'AILE. Si votre barre n'est pas droite, veuillez suivre les instructions de l'Étape 1.2 RÉGLER LA LONGUEUR DES LIGNES.

1.2 REGLER DE LA LONGUEUR DES LIGNES

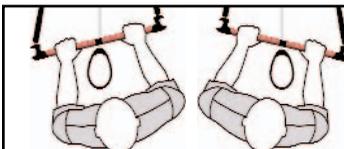
Pour régler la longueur des lignes, vous devez déplacer un nœud ou les deux au bout des prélines. Le but est d'avoir les quatre lignes de la même longueur.

- Si l'une des lignes arrière est trop longue, desserrez le nœud (situé à l'intérieur de la boule de redécollage sur le côté long) et déplacez-le vers la barre.
- Si l'une des lignes arrière est trop courte, relâchez le nœud (situé à l'intérieur de la boule de redécollage sur le côté court) et déplacez-le vers l'aile.
- Resserrez le nœud et vérifiez vos longueurs de lignes une nouvelle fois (Fig.1). Si nécessaire, réglez à nouveau jusqu'à ce que la barre soit équilibrée.
- NE FAITES PAS de nœuds dans vos LIGNES DE VOL. Des nœuds dans les lignes compromettent leur durée de vie. Les nœuds doivent être faits sur les PRÉLIGNES uniquement.
- Il y a peu de chance pour que vos lignes avant ne soient pas à la bonne longueur. Si c'est le cas, vous pouvez les régler en ajustant les nœuds des prélines à l'extrémité du système Recon. Si la ligne avant à gaine jaune est trop longue, déplacez le nœud de la préline gauche vers la barre. Si cette ligne est trop courte, éloignez le nœud de la barre. Si la ligne avant à gaine noire est trop longue, déplacez le nœud de la préline droite vers la barre. Si cette ligne est trop courte, éloignez le nœud de la barre.
- Une fois que vous avez terminé vos réglages, vérifiez la barre une nouvelle fois. Les quatre lignes doivent être à la même longueur (Fig.1).



CORRECT

1
La barre de contrôle est droite et parallèle à vos épaules.



INCORRECT

2
Si la barre forme un angle, vous devez ajuster une des prélines.

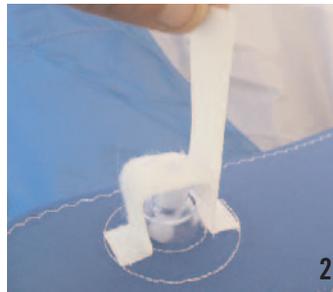
ÉTAPE 2 - GONFLAGE DE L'AILE

ÉTAPE 2.1 GONFLER LES LATTES

GONFLER LES LATTES



Maintenez la pompe perpendiculairement à la valve. Tenez la valve d'une main et pompez de l'autre main.



Rabattez le velcro pour sécuriser la fermeture de la valve.

Veuillez lire le chapitre sur l'entretien de l'aile avant de gonfler les lattes.

- Dépliez l'aile, les boudins face au ciel.
- Vérifiez que vous êtes dos au vent et que le bord d'attaque est juste devant vous. Sécurisez les oreilles avec du sable pour que l'aile ne batte pas.
- Gonflez partiellement le boudin central, puis les deux boudins de chaque côté et ensuite les boudins extérieurs.
- Lorsque vous gonflez les boudins, tenez la pompe perpendiculairement à la valve. Tenez la valve d'une main tandis que vous pompez de l'autre main (Fig.1). Cela vous permettra de maintenir la chambre à air en bon état.
- Lorsque tous les boudins sont partiellement gonflés, vérifiez que les chambres à air sont correctement logées dans leurs enveloppes.
- Vérifiez que les coins des boudins sous le bord d'attaque sont bien positionnés. Sinon pompez délicatement pour les mettre en place.
- Maintenant, gonflez entièrement tous les boudins.
- Une fois qu'ils sont gonflés, refermez les valves et rabattez le velcro pour sécuriser la fermeture de chaque valve (Fig.2).
- Ne surgonflez pas les lattes, si elles sont suffisamment fermes au toucher, elles sont alors correctement gonflées.
- Ne sous-gonflez pas les lattes ou bien votre aile sera difficile à piloter et vous aurez des difficultés à la faire redécoller.



ÉTAPE 2 - GONFLAGE DE L'AILE

ÉTAPE 2.2 - GONFLER LE BORD D'ATTAQUE

GONFLER LE BORD D'ATTAQUE

Toutes les ailes Cabrinha sont équipées de la Valve Airlock en deux parties ainsi que d'une valve standard sur le bord d'attaque. La Valve Airlock sert à gonfler et à dégonfler le bord d'attaque. La valve standard est faite pour empêcher le boudin de vriller.

- Assurez-vous que la valve de sortie est bien fixée en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre. Ne vissez pas exagérément tant que l'aile n'est pas gonflée ou vous risqueriez d'abîmer la chambre à air.
- Vérifiez que la valve standard est correctement fermée et que le velcro est bien attaché avant de gonfler la chambre à air.
- Ouvrez la valve d'entrée en dévissant le bouchon. Insérez l'embout de la pompe (servez-vous de l'adaptateur si vous utilisez une pompe à main) et gonflez le bord d'attaque.
- Lorsque le bord d'attaque est entièrement gonflé, enlevez la pompe et revissez doucement la valve d'entrée. Vérifiez que la valve de sortie est bien vissée.



Aile correctement gonflée

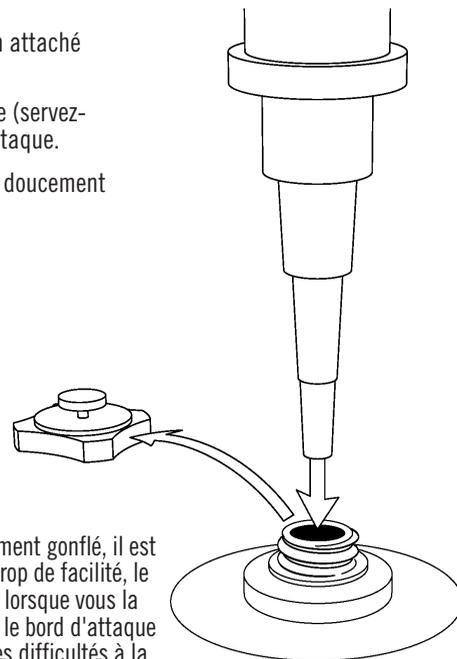
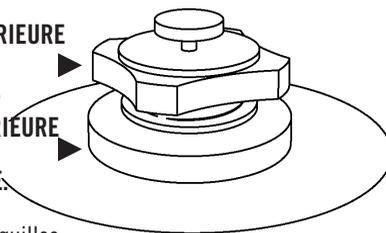


Aile insuffisamment gonflée

- Ne sous-gonflez pas et ne sur-gonflez pas le bord d'attaque. Lorsqu'il est correctement gonflé, il est difficile mais pas impossible de replier les pointes d'aile. Si vous les repliez avec trop de facilité, le bord d'attaque n'est pas assez gonflé. L'aile doit être gonflée de telle manière que lorsque vous la mettez sur l'extrados, les oreilles se redressent et l'aile prend la forme d'un arc. Si le bord d'attaque n'est pas suffisamment gonflé, votre aile sera moins performante et vous aurez des difficultés à la faire redécoller.
- Une fois que l'aile est correctement gonflée, retournez-la et maintenez-la au sol avec du sable.
- Passez maintenant au chapitre MONTAGE / ÉTAPE 2.3 CONSEILS POUR SÉCURISER L'AILE AU SOL

LA PARTIE SUPÉRIEURE
EST APPELÉE
VALVE D'ENTRÉE.

LA PARTIE INFÉRIEURE
EST APPELÉE
VALVE DE SORTIE.



ÉTAPE 2 - GONFLAGE DE L'AILE

ÉTAPE 2.3 - SÉCURISER L'AILE AU SOL



CONSEILS POUR SÉCURISER VOTRE AILE AU SOL

- Ne laissez jamais une aile gonflée sur la plage sans surveillance. Les vents peuvent forcer ou tourner et l'aile peut alors s'envoler.
- Lestez-la avec du sable, en mettant toujours plus de poids que vous ne pensez nécessaire car une aile qui s'envole inopinément peut être dangereuse.
- Ne sécurisez jamais votre aile avec des pierres ou des objets tranchants, y compris votre planche, cela compromet sa longévité. Si vous ne vous trouvez pas sur une plage de sable, prévoyez des sacs de sable.
- Ne laissez jamais votre aile gonflée battre au vent, qu'elle soit sécurisée ou non. Elle va s'abîmer et le système Recon risque de s'emmêler. Si vous devez laisser votre aile sur la plage, mettez suffisamment de sable entre chaque latte et près du bord d'attaque pour l'empêcher de battre au maximum. Si possible laissez-la à l'ombre.
- Assurez-vous que la butée de blocage du Recon est logée dans son embout lorsque vous n'utilisez pas l'aile.
- Pensez aux autres usagers et assurez-vous que votre aile et vos lignes ne sont dangereuses pour personne.
- Enroulez vos lignes sur la barre lorsque vous ne naviguez pas. Ainsi vos lignes ne traîneront pas sur la plage et cela évitera aux autres usagers de trébucher sur votre équipement.



ÉTAPE 2 - GONFLAGE DE L'AILE

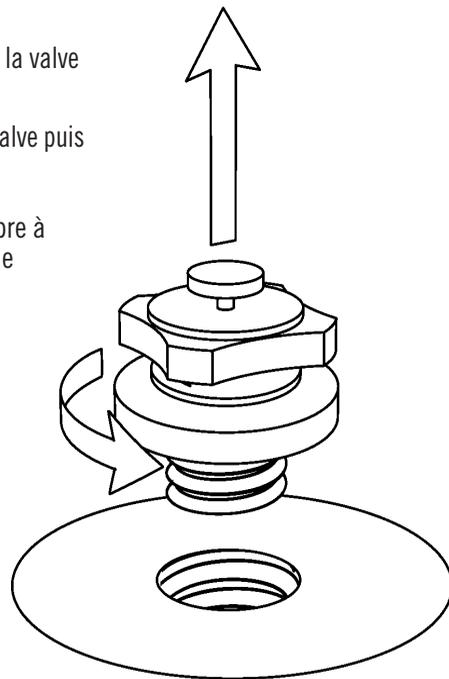
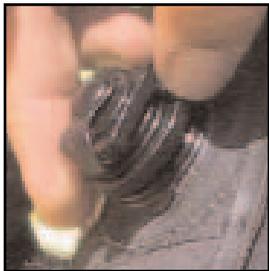
ÉTAPE 2.4 DÉGONFLER LE BORD D'ATTAQUE

DÉGONFLER LE BORD D'ATTAQUE

Pour dégonfler le bord d'attaque vous devez dévisser la valve de sortie sans toucher la valve d'entrée. La sortie est la partie inférieure de la valve AIRLOCK.

Après avoir dégonflé le bord d'attaque, otez toute trace de sable et de débrid de la valve puis refermez-la avant de ranger votre aile pour qu'aucun corps étranger n'y pénètre.

N.B.: lorsque vous refermez la valve d'une aile dégonflée, maintenez la chambre à air pour l'empêcher de vriller. Ne vissez pas la valve exagérément lorsque l'aile est dégonflée. Vous pourrez la resserrer lorsque l'aile sera partiellement regonflée.



ÉTAPE 3 - RELIER L'AILE AUX LIGNES

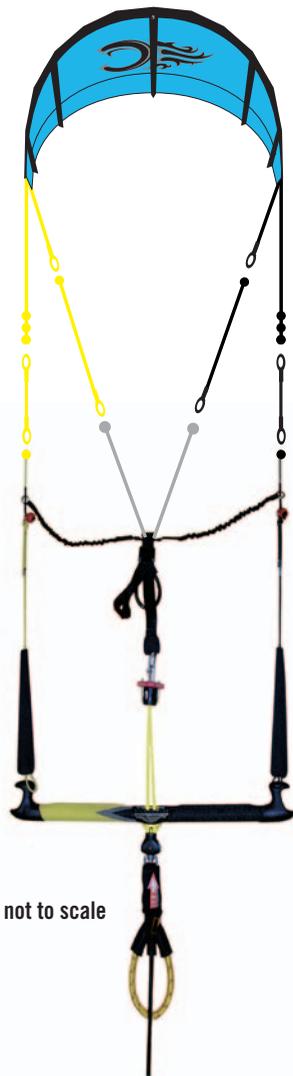
ÉTAPE 3 - CONNECTER LES LIGNES

CONNECTER LES LIGNES

Une fois que vous avez terminé les ÉTAPES 1 et 2 du chapitre MONTAGE, vous êtes en mesure de relier le système de contrôle à l'aile.

1. Vos lignes étant dépliées, amenez l'aile au bout de vos lignes. Assurez-vous que le bord d'attaque est face au vent.
2. Sécurisez votre aile avec du sable ou des sacs de sable. N'utilisez pas d'objets tranchants ou abrasifs.
3. Vous allez repérer quatre prélines sur votre aile (2 à chaque oreille). Il y a trois nœuds sur la préline arrière et une tête d'alouette sur la préline avant. Utilisez le nœud du milieu de la préline arrière. Les autres nœuds servent à affiner vos réglages.
4. Attachez votre ligne avant à gaine jaune à la préline avant jaune de l'oreille gauche en la passant dans la tête d'alouette. Tirez un coup sec sur le nœud pour le sécuriser. (IMAGE).
5. En faisant une tête d'alouette, attachez votre ligne arrière jaune à la préline arrière jaune de l'oreille gauche. Tirez un coup sec sur le nœud pour le sécuriser.
6. Attachez votre ligne avant à gaine noire à la préline avant noire de l'oreille droite en la passant dans la tête d'alouette. Tirez un coup sec sur le nœud pour le sécuriser.
7. En faisant une tête d'alouette, attachez votre ligne arrière noire à la préline arrière noire de l'oreille droite. Tirez un coup sec sur le nœud pour le sécuriser.

Passer Maintenant au chapitre MONTAGE/ÉTAPE 3 - CONNECTER SOUS LE VENT ou CONNECTER AU VENT



N.B.: si besoin, reportez-vous à la légende du dessin "PRÉSENTATION D'UNE AILE GRÉÉE".

ÉTAPE 3 - RELIER L'AILE AUX LIGNES

ÉTAPE 3.2 CONNECTER SOUS LE VENT DE L'AILE

CONNECTER SOUS LE VENT DE L'AILE

1. Posez la barre sous le vent de l'aile à 30 mètres, pour que les oreilles soient face à la barre (le bord d'attaque doit être face au vent). Avant de dérouler les lignes, vous devez retourner la barre de telle manière que les lignes à gaine jaune se trouvent à droite et les lignes à gaine noire à gauche lorsque vous regardez en direction de l'aile depuis la barre.
2. Déroulez les lignes arrière et à l'aide d'une tête d'alouette, attachez-les aux nœuds du milieu des prélines arrière côté bord de fuite. (Souvenez-vous, jaune sur jaune, noire sur noire).
3. Déroulez les lignes avant blanches du milieu et attachez-les aux prélines avant côté bord d'attaque en passant les nœuds dans les têtes d'alouette (souvenez-vous, jaune sur jaune, noire sur noire). Assurez-vous que les lignes avant ne croisent pas les lignes arrière.
4. Les lignes ne doivent pas se croiser ou être emmêlées.

Votre aile est maintenant prête à décoller.

Veillez lire attentivement le chapitre de ce manuel concernant la sécurité et vérifiez que les conditions vous conviennent avant d'aller sur l'eau. Vous trouverez des conseils de réglage dans le chapitre CONSEILS DE RÉGLAGE.



*diagram not to scale

ÉTAPE 3 - RELIER L'AILE AUX LIGNES

ÉTAPE 3.3 - CONNECTER AU VENT DE L'AILE

CONNECTER AU VENT DE L'AILE

La préparation suivante est nécessaire pour décoller sans assistance.

1. Posez la barre au vent de l'aile à 30 mètres. Le bord d'attaque doit être tourné en direction et sous le vent de la barre. Les oreilles sont dos à la barre. La barre doit être posée à l'endroit.
2. Déroulez les lignes arrière (à l'extérieur) et posez-les parallèles à environ 1 mètre l'une de l'autre, près de l'aile. (Souvenez-vous, les lignes à gaine jaune à gauche et les lignes à gaine noire à droite).
3. Posez les lignes arrière de part et d'autre de l'aile.
4. Déroulez les lignes avant (au milieu) et posez-les entre les lignes arrière, parallèles l'une à l'autre, de manière à obtenir la configuration suivante de gauche à droite : ligne jaune à gaine jaune, ligne blanche à gaine jaune, ligne blanche à gaine noire, ligne noire à gaine noire. Les lignes ne doivent pas se croiser ou être emmêlées.
5. Placez l'aile sur les lignes avant, de manière à ce que les oreilles soient sous le vent et près des extrémités des lignes arrière.
6. Vérifiez que votre aile est toujours sécurisée au sol avec du sable ou des sacs de sable.
7. En passant par l'extérieur de l'aile, attachez les lignes arrière aux préliques arrière des oreilles (souvenez-vous, jaune sur jaune, noire sur noire). Attachez-les aux nœuds du milieu à l'aide de têtes d'alouette. Tirez un coup sec sur chaque nœud pour le sécuriser.
8. En passant par l'intérieur de l'aile, attachez les lignes avant aux préliques avant des oreilles, en passant les nœuds dans les têtes d'alouette (souvenez-vous, jaune sur jaune, noire sur noire). Tirez un coup sec sur chaque nœud pour le sécuriser.
9. Les lignes ne doivent pas se croiser ou être emmêlées.

Votre aile est maintenant prête à décoller.

Veillez lire attentivement le chapitre de ce manuel concernant la sécurité et vérifiez que les conditions vous conviennent avant d'aller sur l'eau. Vous trouverez des conseils de réglage dans le chapitre CONSEILS DE RÉGLAGE.



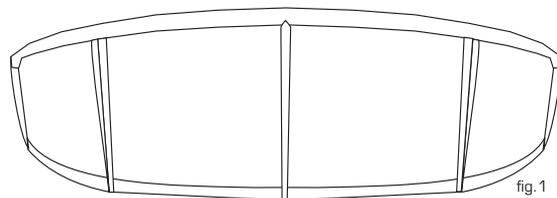
*diagram not to scale

CONSEILS DE RÉGLAGE

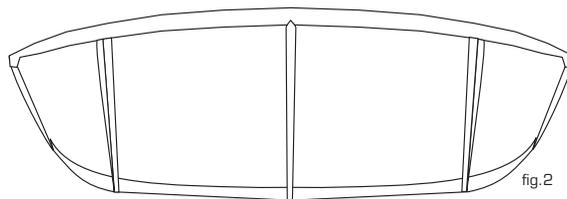
Il est essentiel de parfaitement régler les CONTRA, NITRO, CO2 et ELEMENT pour obtenir des performances optimales. Une aile correctement réglée est plus efficace, plus rapide et sa puissance est plus facile à gérer. Les indications suivantes vous aideront à régler votre aile en fonction de votre style.

1. Tous les modèles ont leurs propres réglages que l'on obtient en tendant les lignes arrière et avant de manière appropriée. Les ajustements se font à partir de la sangle de réglage.
2. Ne "bordez" pas l'aile exagérément. Dans un premier temps vous devez rechercher la puissance maximale de l'aile et son efficacité. L'aile sera puissante et tournera vite si les lignes arrière sont tendues (aile bordée). Il y a cependant un seuil de tension à ne pas dépasser. En effet si les lignes arrière sont trop tendues, l'aile évoluera lentement et vous ne pourrez pas l'amener en bord de fenêtre.
3. L'aile étant juste au-dessus de votre tête, accrochez-vous au bout de harnais et bordez votre aile à fond. Observez l'angle formé par les oreilles et les lattes. L'aile est correctement réglée lorsque les oreilles sont parallèles aux lattes et que les lignes arrière sont tendues (Fig.1). Si les oreilles partent vers l'extérieur au niveau du bord d'attaque, cela signifie que l'aile est bordée excessivement (Fig.2).
4. Libérez de la puissance en tirant sur la sangle de réglage. Plus vous tirerez sur la sangle, moins l'aile sera puissante. N'oubliez pas que vous pourrez toujours relâcher de la puissance avec du bout Powerlock, aussi ne choquez pas outre mesure à partir de la sangle de réglage. Pour redonner de la puissance à l'aile, tirez la boucle en plastique de la sangle.

Vue de l'aile depuis la planche.



Correctement réglée

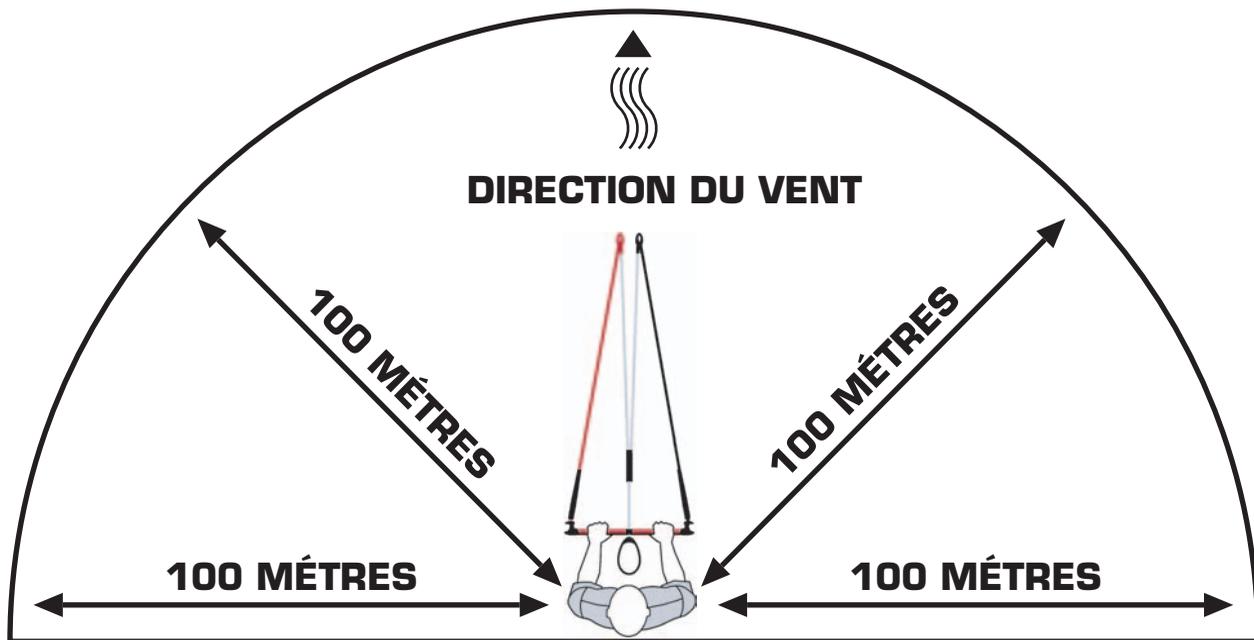


Excessivement bordée



CHAMP D'ACTION

Zone de 100 mètres de chaque côté du pilote et sous son vent. Ne faites pas décoller votre aile si vous n'avez pas cette distance de sécurité entre vous et les autres usagers.



NOTIONS FONDAMENTALES

POSITIONS, FENETRES & PUISSANCE

En kitesurf il est très important de comprendre les principales zones de puissance avant de faire décoller une aile. La plupart des accidents de kitesurf ont lieu à terre, notamment lorsque l'aile est amenée en position dite neutre. Les gens pensent souvent à tort que leur aile est stable en position neutre. Mais le vent varie - il peut monter en rafales ou diminuer- et en position neutre, vous pouvez vous faire soulever si le vent varie. Lorsqu'un aile part au lof (ou est moins gonflée par le vent), elle va s'éloigner légèrement du pilote. Lorsque le vent forçit, l'aile se trouve chargée en puissance et souvent cette charge de puissance est trop forte à contenir si l'aile est au-dessus de la tête du rider qui peut se retrouver soulever à plusieurs mètres du sol. Mais vous pouvez diminuer le risque de vous faire soulever si vous comprenez à quoi correspondent les différentes zones de puissance et si vous évitez de garder votre aile en position neutre lorsque vous êtes à terre.

POSITION NEUTRE - C'est la position juste au-dessus de la tête du pilote. Si le pilote garde la barre immobile et parallèle à ses épaules, l'aile prendra automatiquement cette position. Cependant il est difficile et dangereux de garder l'aile dans cette position. Bien que l'aile semble stable et avoir le moins de puissance, à terre la position neutre est celle qui risquera le plus de soulever le pilote. Sur l'eau la position neutre permet de se reposer mais à terre, nous vous recommandons de ne pas garder cette position. Après avoir fait décoller votre aile, dirigez vous vers l'eau sans tarder. **NE RESTEZ PAS** à terre avec une aile en position neutre, cela est TRÈS dangereux.

ZONE NEUTRE - C'est la zone qui comprend la position neutre et l'espace à gauche et à droite du pilote. Elle comprend les positions les plus au vent et sous le vent dans lesquelles vous puissiez faire voler votre aile. C'est dans cette zone que l'aile est la moins puissante, qu'elle exerce le moins de traction. Cependant soyez vigilant lorsque l'aile est dans cette zone, surtout si vous êtes à terre et si le vent souffle en rafales.



ZONE DE PUISSANCE - C'est l'espace qui se trouve devant et de chaque côté du pilote, à l'exception de la position neutre et de la zone neutre. C'est la zone dans laquelle l'aile est la plus puissante, c'est à dire qu'elle génère la plus forte traction. Lorsque l'aile est dans cette zone, elle peut être dangereuse, aussi évitez cette zone lorsque vous débutez. Soyez extrêmement vigilant lorsque vous naviguez dans cette zone.

GÉNÉRER DE LA PUISSANCE - Pour que votre aile génère de la puissance vous pouvez la diriger de bas en haut ou de haut en bas dans le ciel. Le mouvement de l'aile dans le ciel crée une traction qui génère de la puissance. Ne l'oubliez pas, surtout en période d'apprentissage. Lorsque vous amenez l'aile d'une position basse vers la position neutre, ce mouvement génère puissance et vitesse, aussi ne vous laissez pas surprendre.

Lorsque vous êtes sous-toilé vous pouvez utiliser cette technique pour générer de la puissance et de la vitesse pour partir au planing.

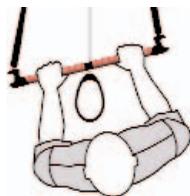
PILOTER

Points importants à ne pas oublier

- Lorsque vous vous entraînez à piloter une aile à terre, n'oubliez pas qu'elle peut être extrêmement puissante. Ne vous laissez pas surprendre et restez prudent. Nous vous suggérons de faire votre apprentissage à terre avec une aile d'entraînement Cabrinha puis de continuer à vous entraîner sur l'eau et d'apprendre la technique du "body dragging" avec votre aile.
- Lorsque vous apprenez à piloter, ne quittez jamais votre aile des yeux.
- Dirigez-la doucement. Ne faites pas de mouvements brusques avec la barre de contrôle.
- N'oubliez pas que votre aile peut devenir très puissante.
- Ne tournez jamais la barre de contrôle comme le volant d'une voiture. Vous ne réussirez pas à diriger votre aile et risquez d'en perdre le contrôle.

Amener l'aile sur la gauche

1. Amener l'aile sur la gauche
2. Tenez la barre dans les deux mains, espacées de la largeur des épaules.
3. Sans quitter l'aile des yeux, tirez légèrement sur la barre avec la main gauche, en la ramenant vers vous.
4. Votre bras gauche va se plier et votre bras droit se tendre. Il est important de garder un bras tendu; ne ramenez pas la barre vers vous avec vos deux mains en même temps.
5. Tirez doucement. Plus vos mouvements seront rapides, plus l'aile tournera vite et plus elle sera puissante.
6. Une fois que l'aile commence à tourner sur la gauche, elle continue jusqu'à ce que vous l'arrêtiez.
7. Soyez prêt à ramener votre aile sur la droite.



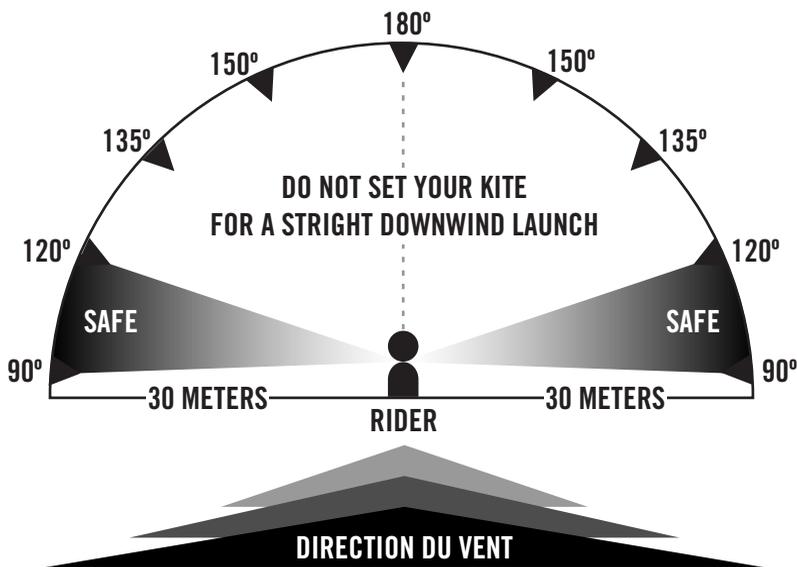
Amener l'aile sur la droite

1. Amener l'aile sur la droite
2. Tenez la barre dans les deux mains, espacées de la largeur des épaules.
3. Sans quitter l'aile des yeux, tirez légèrement sur la barre avec la main droite, en la ramenant vers vous.
4. Votre bras droit va se plier et votre bras gauche se tendre. Il est important de garder un bras tendu; ne ramenez pas la barre vers vous avec vos deux mains en même temps.
5. Tirez doucement. Plus vos mouvements seront rapides, plus l'aile tournera vite et plus elle sera puissante.
6. Une fois que l'aile commence à tourner sur la droite, elle continue jusqu'à ce que vous l'arrêtiez.
7. Soyez prêt à ramener votre aile sur la gauche.



PRÉPARER LE DÉCOLLAGE

- Choisissez un endroit avec au moins 100 mètres sans obstacle sur votre gauche, sur votre droite et plus particulièrement sous votre vent.
- Préparez votre matériel de manière à ce que l'aile soit positionnée sous votre vent et surtout en deçà de l'axe pilote-vent.
- **NE PRÉPAREZ SURTOUT PAS VOTRE AILE POUR UN DÉCOLLAGE DIRECTEMENT EN VENT ARRIÈRE!** L'aile décollerait avec beaucoup trop de puissance ce qui est très dangereux pour vous et pour ceux qui vous entourent.
- En règle générale, si vous avez le vent dans le dos avec un vent arrière à 180 degrés, vous devez positionner votre aile à environ 100 degrés, sur votre gauche ou sur votre droite.
- Plus l'aile s'éloigne de l'axe du vent, moins elle est puissante au décollage et plus vous décollez en sécurité.
- Si vous avez une assistance, elle se tiendra à hauteur de l'aile tandis que vous serez 30 mètres plus haut, à votre barre.
- Faites décoller votre aile en douceur, en respectant les règles de sécurité et l'angle par rapport au vent, **JAMAIS DIRECTEMENT EN VENT ARRIÈRE!**



DÉCOLLER AVEC UNE ASSISTANCE

1. Avant de décoller, vous devez vous être familiarisé avec le système Recon 2 et sa fonction TAP OUT et le système de largage secondaire en cas de nécessité. Vérifiez qu'ils sont correctement connectés.
2. Ensuite, vérifiez vos lignes, votre matériel, vos lieux de décollage et d'atterrissage. Si tout est en ordre, vous êtes prêt à décoller.
3. Avant de décoller, définissez un signal de départ avec votre partenaire.
4. Positionnez le Tap Out sur le mode Décollage ("Launch").
5. Puis, insérez le tube de verrouillage.
6. Votre partenaire doit se tenir avec l'aile dans un angle de 100 degrés par rapport à l'axe du vent.
7. Votre partenaire doit tenir l'aile par le milieu du bord d'attaque, celui-ci étant en position verticale et tourné vers le vent.
8. Votre partenaire doit se tenir derrière l'aile et non pas sur le côté ou devant l'aile.
9. Votre partenaire NE DOIT PAS toucher les lignes.
10. La barre de contrôle dans vos mains et à hauteur de vos épaules, reculez de quelques pas pour tendre vos lignes de vol.
11. Si vous utilisez le leash ByPass, NE VOUS ACCROCHEZ PAS au bout de harnais lorsque vous décollez. Si vous N'UTILISEZ PAS le leash ByPass, vous pouvez vous accrocher mais soyez prêt à actionner le système Recon 2 avec Tap Out ou le système de largage secondaire si nécessaire.
12. Demandez à votre partenaire de lâcher l'aile. Il est important qu'il vous laisse piloter une fois que l'aile est lâchée.
13. Votre partenaire NE DOIT PAS lancer l'aile en l'air. Prévenez-le AVANT de décoller. Quand l'aile est lancée en l'air, elle ne peut pas décoller convenablement. Elle décolle trop brutalement avec trop de puissance et elle peut aussi ne pas décoller du tout. Il est très dangereux de la faire décoller ainsi.
14. Une fois que votre partenaire a lâché l'aile, demandez-lui de se placer derrière vous pour ne pas vous gêner.
15. Amenez DOUCEMENT l'aile en bord de fenêtre. NE FAITES PAS de mouvements brusques. Plus vous dirigerez l'aile doucement, mieux vous pourrez la maîtriser et moins vous prendrez de risques.
16. L'aile étant en bord de fenêtre, avec le vent dans votre dos, marchez lentement vers l'eau, sans quitter l'aile des yeux. Vous devez la contrôler en permanence.
17. En cas de problème lors du décollage, vous devez pouvoir activer le système Recon 2 en premier, puis le système de largage secondaire.
18. ATTENTION: plus il y a de vent au décollage, plus les incidents arrivent vite. C'est pourquoi il est important de faire décoller votre aile lentement, sans prendre de risques.
19. Vérifiez que le TAP OUT de votre système Recon est positionné sur le mode Décollage.
20. Une fois que vous vous êtes éloigné du bord et à distance suffisante de tout obstacle, vous pouvez positionner le TAP Out sur le mode Navigation ("Ride") ce qui empêche la fonction TAP OUT de s'activer. Vous devrez supprimer la puissance de votre aile manuellement en poussant le bouton de largage dans la direction de l'aile.

DÉCOLLER SANS ASSISTANCE

1. Tout d'abord, posez votre aile sur l'intrados, le bord d'attaque face au vent, à 100 - 110 degrés de l'axe du vent.
2. Sécurisez l'aile avec du sable ou des sacs de sable. Ne la maintenez au sol avec des objets tranchants ou abrasifs.
3. Puis déroulez vos lignes, de l'aile vers l'endroit où vous serez placé pour la faire décoller.
4. Avant de décoller, vous devez vous être familiarisé avec le système Recon 2 et sa fonction TAP OUT et le système de largage secondaire en cas de nécessité. Vérifiez qu'ils sont correctement connectés.
5. Ensuite, vérifiez vos lignes, votre matériel, vos lieux de décollage et d'atterrissage. Si tout est en ordre, vous êtes prêt à décoller.
6. N'oubliez pas de vérifier que vos lignes sont bien attachées et qu'elles ne sont pas emmêlées.
7. Maintenant vous êtes prêt à décoller. Mettez l'aile en position verticale, le bord d'attaque face au vent (Fig.1).
8. Rabattez l'oreille du bas (la plus proche du sol) en la pliant au niveau du premier boudin (Fig.2).
9. Lestez-la avec du sable ou des sacs de sable (Fig.3).
10. Assurez-vous que les lignes sont claires et qu'elles ne s'accrocheront pas dans les boudins au moment du décollage.
11. Évitez de couvrir les embouts du Recon de sable ou autres débris qui pourraient gêner leur fonctionnement.
12. Retournez à votre barre rapidement, sans toucher aux lignes.
13. Si vous utilisez le leash BYPASS™ attachez-le maintenant. Si vous n'utilisez pas le leash BYPASS™ passez directement à l'étape 14.
14. Positionnez le Recon 2 sur le mode Décollage.
15. Accrochez-vous mais soyez prêt à activer le TAP OUT du système Recon
16. La barre de contrôle dans vos mains, à hauteur de la poitrine, reculez de quelques pas pour tendre les lignes.
17. Cela a pour effet de libérer l'oreille sécurisée (Fig.1).
18. Tandis que vous reculez et amenez l'aile dans le ciel, elle se gonfle et commence son ascension (Fig.2).
19. Amenez l'aile DOUCEMENT en bord de fenêtre en ramenant vers vous le côté de la barre rattaché au point le plus haut de l'aile. NE FAITES PAS de mouvements brusques. Plus vous amènerez l'aile doucement en position neutre, mieux vous pourrez la maîtriser (Fig.3).
20. L'aile étant en bord de fenêtre, avec le vent dans votre dos, marchez lentement vers l'eau, sans quitter l'aile des yeux. Vous devez la contrôler à tout moment.
21. En cas de problème lors du décollage, vous devez pouvoir activer la fonction Tap Out du système Recon en premier, puis le système de largage secondaire.

ATTENTION: plus il y a de vent au décollage, plus les incidents arrivent vite. C'est pourquoi il est important de faire décoller votre aile lentement, sans prendre de risques.

COMMENCEZ toujours par dérouler vos lignes avant de préparer votre aile pour le décollage. Vérifiez qu'elles sont bien connectées et claires avant de vous préparer à décoller ou l'aile pourrait s'envoler tandis que vous déroulez vos lignes.

Assurez-vous que le TAP OUT de votre Recon est positionné sur le mode Décollage.

CONSEIL: veillez à ce que les embouts soient propres, le sable ou tout corps étranger pouvant nuire à leur bon fonctionnement.

Une fois que vous vous êtes éloigné du bord et à distance suffisante de tout obstacle, vous pouvez positionner le TAP OUT sur le mode Navigation ("Ride") ce qui empêche la fonction TAP OUT de s'activer. Vous devrez supprimer la puissance de votre aile manuellement en poussant le bouton de largage dans la direction de l'aile.



ATTERRIR AVEC UNE ASSISTANCE

1. Avant de décoller, soyez certain que votre partenaire sait faire atterrir votre aile correctement.
2. Vous devez aussi avoir déterminé une zone d'atterrissage adéquate avant de décoller.
3. Lorsque vous apprêtez à retourner à terre, vérifiez que votre zone d'atterrissage est toujours sûre, qu'il n'y a personne et aucun obstacle.
4. Ne faites jamais atterrir votre aile en passant par-dessus ou à proximité de personnes, surtout si elles sont sous votre vent. Vous devez atterrir dans un endroit où il n'y a personne, pas d'animaux, de lignes à haute tension, d'arbres, ou quelque obstacle que ce soit.
5. Alors que vous vous approchez du rivage, maintenez votre aile en position basse près de l'eau, au bord de la fenêtre de puissance.
6. Descendez de votre planche et laissez-vous traîner jusqu'au rivage. Ne vous approchez pas du bord à toute vitesse.
7. Amenez doucement votre aile au vent et vers votre partenaire.
8. Votre partenaire doit se poster au vent de l'aile.
9. Quand l'aile est sur le point de toucher le sol, votre partenaire doit la saisir par le milieu du boudin du bord d'attaque, au même endroit que pour le décollage.
10. Votre partenaire NE DOIT PAS saisir les lignes.
11. Votre partenaire doit EVITER de saisir l'aile par une des oreilles ou le bord de fuite sinon elle risque de rebondir ou de vriller et d'être difficile à maîtriser.
12. Une fois que votre partenaire a attrapé le bord d'attaque, il/elle doit amener l'aile loin du bord de l'eau.
13. Votre partenaire peut soit continuer à tenir l'aile, soit la retourner avec les boudins tournés vers le sol et le bord d'attaque face au vent, et la lester avec du sable ou des sacs de sable.
14. Une fois à terre, avec votre aile sécurisée, vous pouvez enrouler vos lignes.

REDÉCOLLER

Note importante: Il est impératif de gonfler correctement les boudins, surtout celui du bord d'attaque, pour faire redécoller l'aile de l'eau. Vérifiez que tous les boudins sont parfaitement gonflés avant d'aller sur l'eau.

1. Lorsque votre aile tombe à l'eau, vous devez savoir qu'elle peut redécoller toute seule, souvent alors que vous ne vous y attendez pas, aussi restez vigilant.
2. Si l'aile tombe sur l'intrados, le bord d'attaque et les boudins dans l'eau, vous devez la repositionner sur le côté.
3. Sur chacune des lignes arrière vous trouverez des billes d'aide au redécollage.
4. Attrapez l'une de ces billes et amenez la ligne vers vous. Tirez d'un coup sec pour faire sortir la butée de blocage de son embout. Maintenez une tension constante sur la ligne. N.B.: veillez à ne pas vous emmêler dans les lignes ni à enrouler la préligne autour de votre main.
5. Une fois que la butée de blocage est désengagée, le bord de fuite va se rétracter et l'aile rouler sur le côté.
6. Une fois sur le côté, l'aile va commencer à se déplacer vers le bord de fenêtre. Il se peut que vous deviez l'amener jusqu'au bord de la fenêtre. Pour ce faire, continuez à tenir la bille jusqu'à ce que l'aile se mette en position de redécollage.
7. Soyez patient, surtout lorsque le vent est faible, car l'aile peut mettre du temps à se déplacer vers le bord de fenêtre. Ne cédez pas à la tentation de tirer sur les deux côtés de la barre ou l'aile ne saura pas comment réagir. Continuez à amener votre aile sur le bord que vous avez choisi au départ.
8. Lorsque l'aile est prête à redécoller, lâchez la bille. Amenez lentement l'aile en position neutre et stabilisez votre barre.
9. Une fois que l'aile est en mouvement, la tension exercée sur vos lignes va permettre à la butée de blocage de se remettre dans son embout.

REEMPLACER LES LIGNES DE VOL - LE SYSTÈME DE CONTRÔLE POWERLOCK

Pour remplacer les lignes de vol de votre système de contrôle, vous devez commencer par détacher les lignes des prélines. Si vos prélines sont en bon état vous pourrez alors rattacher de nouvelles lignes.

CONNECTER LES NOUVELLES LIGNES DE VOL AUX PRÉLIGNES

1. Posez votre barre de contrôle Powerlock au sol et à l'endroit, à environ 30 mètres de l'arbre ou du support autour duquel vous allez attacher vos lignes de manière à vérifier la longueur des lignes (voir Étape 1.2).
2. Déroulez vos lignes DE VOL avec repères de couleur et posez-les entre le support et la barre. Vous devez avoir de jeux de lignes - les lignes AVANT (à l'intérieur) et les lignes ARRIÈRE (à l'extérieur).
3. Vérifiez que vos lignes de vol ne sont pas emmêlées. Pour ce faire descendez le long de vos lignes en les séparant les unes des autres. Puis posez-les dans l'ordre suivant, de gauche à droite en regardant de votre barre vers le bout des lignes: ligne arrière jaune, ligne avant blanche gainée jaune, ligne avant blanche gainée noir, ligne arrière noire.
4. Vous allez connecter les lignes arrière aux prélines en faisant deux têtes d'alouette (Fig.1). Passez la préline dans la boucle qui se trouve au bout de la ligne arrière. Puis passez le bout de la ligne arrière dans la boucle de la préline. En tirant toute la ligne de cette manière, vous connecterez vos lignes correctement (Fig.1a).
5. Tirez fortement sur les lignes pour sécuriser les nœuds (Fig.2a).
6. Pour remplacer les lignes avant, vous devez commencer par faire une tête d'alouette avec chaque ligne avant. Placez ensuite la boucle gainée jaune au-dessus du nœud de la préline gauche de la sangle de réglage des avants. Tirez fortement pour sécuriser le nœud. Puis placez la boucle gainée noir au-dessus du nœud de qui se trouve sur la préline droite de la sangle de réglage des avants. Tirez fortement pour sécuriser le nœud.
7. Maintenant que vos lignes de vol sont connectées à vos prélines, vous pouvez vérifier qu'elles sont toutes de la même longueur.



(Fig.1)



(Fig.2)



(Fig.3)

RÉPARER LA TOILE DE SPI

GRANDES DÉCHIRURES

Si la déchirure est importante, demandez à votre revendeur l'adresse d'un bon atelier de réparation.

PETITES DÉCHIRURES

Si la déchirure est petite, vous pouvez réparer la toile de spi avec de la toile de spi autocollante, fournie avec votre aile.

1. Rincez et séchez l'aile.
2. Posez l'aile à plat sur une surface propre, sèche et lisse.
3. Coupez deux bouts de toile de spi autocollante de même longueur en vérifiant qu'ils sont suffisamment grands pour couvrir toute la déchirure.
4. Collez l'un des bouts de toile de spi autocollante d'un côté de la déchirure en le frottant délicatement.
5. Collez l'autre bout de l'autre côté de la déchirure en le frottant délicatement.
6. Vérifiez que les deux bouts de toile de spi sont parfaitement collés.

N'OUBLIEZ PAS LES POINTS SUIVANTS

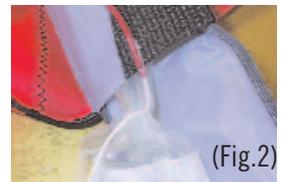
- Avant de vous lancer dans la réparation d'une chambre à air, vérifiez que votre aile est propre et sèche. La pompe, les valves et les chambres à air doivent être propres et secs.
- Les chambres à air doivent être dégonflées.
- Évitez d'effectuer les réparations sur la plage ou dans des endroits poussiéreux. Choisissez de préférence un endroit propre, sec, à l'abri du vent, l'idéal étant un coin d'herbe.
- Avant de commencer la réparation, vous avez besoin d'un jeu de lignes de vol et d'un kit de réparation (fourni avec l'aile).

RÉPARATION DES LATTES

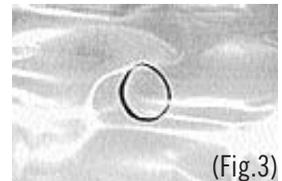
1. Tout d'abord, posez l'aile sur l'extrados.
2. Détachez le Velcro du boudin abîmé. Vous ouvrez ainsi l'enveloppe du boudin et pouvez accéder à la chambre à air (Fig.1).
3. Ensuite, enlevez le capuchon de valve de la fermeture Velcro et mettez-le de côté. L'embout de valve est ainsi libéré, ce qui a pour effet de détacher la chambre à air de son enveloppe.
4. Attachez une des lignes de vol autour de la valve. Ne faites pas de nœud en passant la ligne dans le trou de l'embout ou vous pourriez l'abîmer.
5. Enfoncez délicatement la valve à l'intérieur de l'enveloppe.
6. Placez-vous à la base du boudin et retirez délicatement la chambre à air en faisant passer la ligne de vol dans l'enveloppe. Ainsi vous pourrez facilement remettre en place la chambre à air après l'avoir réparée (Fig.2).
7. Gonflez la chambre à air et refermez la valve. Ne gonflez pas trop la chambre à air.
8. Plongez la chambre à air dans l'eau pour localiser la fuite, de préférence dans une baignoire ou un évier remplis d'eau.
9. Cherchez d'où viennent les bulles d'air.
10. Une fois que vous avez localisé la fuite, séchez la partie percée et entourez le trou, si possible au marqueur indélébile (Fig.3).
11. Séchez le reste de la chambre à air avec une serviette.
12. Dégonflez-la encore une fois.
13. Selon son emplacement, vous reboucherez le trou avec de la colle ou une rustine que vous trouverez dans le kit de réparation.
14. S'il est situé sur une soudure, vous devrez le reboucher à la colle.
15. Si le trou est situé sur la surface de la chambre à air, recouvrez-le d'une rustine en pressant bien dessus.
16. Laissez sécher environ 20 minutes.
17. Regonflez la chambre à air et vérifiez qu'il n'y a plus de fuite d'air.
18. Si les trous sont réparés, recouvrez toute la chambre à air de talc, elle sera plus facile à remettre en place.
19. Dégonflez-la à nouveau.
20. Nouez la ligne de vol de l'extrémité du boudin autour de l'embout de valve.
21. Posez la chambre à air à plat à la sortie du boudin, pour pouvoir la rentrer dans l'enveloppe.
22. Rentrez l'embout délicatement dans l'enveloppe, puis le reste de la chambre à air.
23. A partir de la valve, tirez sur la ligne de vol tout en aidant la chambre à air à se remettre en place.
24. Une fois que la chambre à air est rentrée, remettez l'embout en place et enlevez la ligne de vol.
25. Rattachez le Velcro à l'enveloppe (Fig.4).
26. Remettez le capuchon de valve.
27. Gonflez partiellement le boudin pour vérifier que la chambre à air va parfaitement se loger dans les quatre coins de l'enveloppe.
28. Gonflez entièrement le boudin ou dégonflez-le si vous voulez ranger votre aile.



(Fig.1)



(Fig.2)



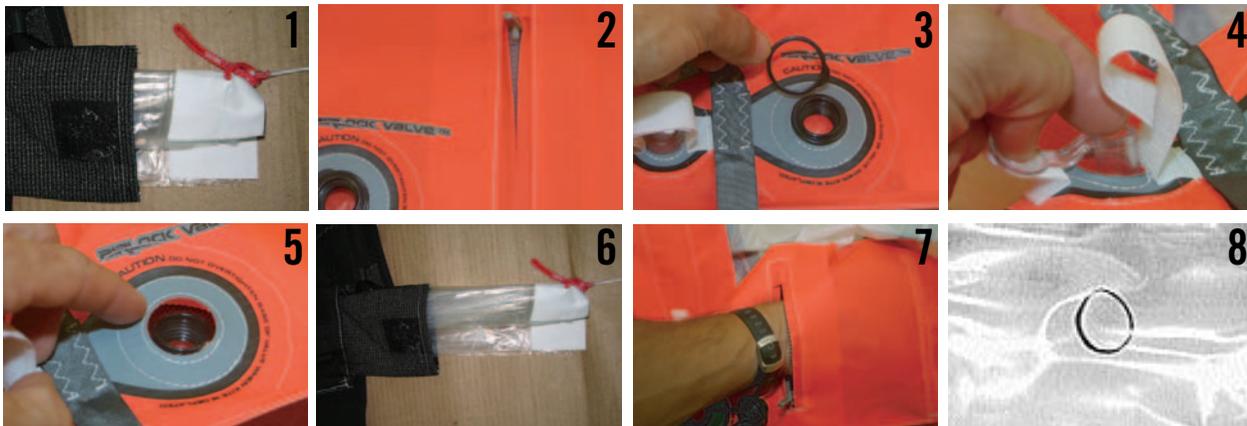
(Fig.3)



(Fig.4)

RÉPARATIONS

RÉPARER LES LATTES ET LE BORD D'ATTAQUE



RÉPARATION DU BORD D'ATTAQUE

1. Tout d'abord, posez l'aile sur l'extrados.
2. Chaque extrémité du boudin est sécurisée par une fermeture Velcro. Vous trouverez aussi une poche zippée au milieu du bord d'attaque. Défaites chaque Velcro et ouvrez la poche. Ainsi vous allez ouvrir l'enveloppe du boudin et accéder à la chambre à air (Fig.1,2).
3. Enlevez la valve Airlock et mettez-la de côté. Enlevez délicatement le clip de la chambre à air (Fig.3,4,5).
4. Puis, enlevez le capuchon de la fermeture Velcro de la valve standard pour libérer la valve de l'enveloppe du boudin. Vous allez ainsi détacher le boudin de son enveloppe. Mettez le capuchon de côté.
5. Pour l'étape suivante il vous faut deux lignes de vol. Prenez une ligne et attachez-la autour d'une des oreilles. Répétez l'opération à l'autre extrémité (Fig.6).
6. Puis enfoncez délicatement la valve à l'intérieur de l'enveloppe.
7. Maintenant, attrapez la chambre à air du bord d'attaque par l'ouverture zippée située près de la valve (Fig.7).
8. Sortez délicatement la chambre à air d'un côté à la fois, en laissant glisser la ligne de vol à l'intérieur de l'enveloppe des deux côtés. Ainsi vous pourrez facilement remettre en place la chambre à air après l'avoir réparée.
9. Une fois que la chambre à air est sortie, gonflez-la et refermez les deux valves. Ne la gonflez pas trop.
10. Plongez la chambre à air dans l'eau pour localiser la fuite, de préférence dans une baignoire ou un évier remplis d'eau. Vous devrez plonger la chambre à air en plusieurs fois pour localiser le trou. Cherchez d'où viennent les bulles d'air.
11. Une fois que vous avez localisé la fuite, séchez la partie percée et entourez le trou, si possible au marqueur indélébile (Fig.8).
12. Séchez le reste de la chambre à air avec une serviette.
13. Dégonflez-la encore une fois.
14. Selon son emplacement, vous allez reboucher le trou avec de la colle ou une rustine que vous trouverez dans le kit de réparation.
15. S'il est situé sur une soudure, vous devrez le reboucher avec de la colle.



RÉPARATIONS

RÉPARER LES LATTES ET LE BORD D'ATTAQUE



RÉPARATION DU BORD D'ATTAQUE (Cont.)

16. Si le trou est situé sur la surface de la chambre à air, recouvrez-le d'une rustine en pressant bien dessus.
17. Laissez sécher environ 20 minutes.
18. Regonflez la chambre à air et vérifiez qu'il n'y a plus de fuite d'air.
19. Dégonflez-la à nouveau.
20. Nouez les lignes de vol aux extrémités de la chambre à air correspondantes.
21. Posez la chambre à air à plat près de l'ouverture et pliez-la en accordéon, de manière à pouvoir rentrer les deux extrémités dans l'enveloppe.
22. Rentrez la chambre à air dans l'ouverture en commençant d'un côté.
23. Placez-vous à l'une des extrémités du bord d'attaque et tirez délicatement sur la ligne de vol tout en maintenant l'extrémité de l'enveloppe. Rentrez doucement la chambre à air de ce côté.
24. Puis procédez de la même manière à l'autre extrémité, jusqu'à ce que l'embout de valve soit proche du trou et que la chambre à air soit entièrement rentrée.

25. Tuck the ends of the bladder into the corresponding tips (Fig.1).
26. Une fois que la chambre à air est rentrée, remettez la valve en place (Fig.2).
27. Puis remettez la valve standard en place et le capuchon dans le velcro (Fig.3).
28. Refermez la poche zippée du milieu en faisant attention de ne pas pincer la chambre à air.
29. Remontez la valve Airlock.
30. Gonflez partiellement le boudin pour vérifier que la chambre à air va parfaitement se loger dans les quatre coins de l'enveloppe.
31. Gonflez entièrement le boudin ou dégonflez-le si vous voulez ranger votre aile.

ENTRETIEN DE L'AILE

Le kitesurf étant un sport extrême, vous devez entretenir aile, lignes et barre avec le plus grand soin, sans oublier votre équipement de sécurité.

AVANT D'ALLER SUR L'EAU

- Vérifiez que votre équipement de sécurité est en état de marche (casque, etc.).
- Vous devez inspecter votre aile fréquemment pour relever les trous, les éraflures ou les marques d'abrasion sur la toile, les boudins et le système Recon. Vous devez également vérifier l'usure des lignes et défaire les nœuds qui peuvent avoir une incidence sur la résistance des lignes..
- Evitez de gréer sur l'asphalte, le ciment, les gravillons ou toute surface abrasive car vous risquez d'abîmer votre matériel et les dommages ne seront pas couverts par la garantie. Essayez de gréer sur le sable ou l'herbe.
- Evitez de gréer au milieu d'objets tranchants qui peuvent déchirer l'aile ou trouser les lattes et le bord d'attaque.
- Faites attention de ne pas poser le système Recon ou les lignes sur des objets tranchants.
- Lorsque vous gréez, sécurisez l'aile avec du sable ou des sacs de sable. N'utilisez pas de pierres, d'objets tranchants ou abrasifs qui peuvent l'abîmer.

ENTRE DEUX SESSIONS

- Sur la plage, ne vous éloignez jamais très longtemps de votre aile lorsqu'elle est gonflée. Le vent peut forcer ou changer de direction et l'aile peut s'envoler inopinément.
- Ne laissez pas une aile (sécurisée ou non) battre au vent pour quelque durée que ce soit. Le bord de fuite va battre excessivement ce qui peut abîmer l'aile ou emmêler le système Recon. Si vous ne pouvez pas rester près de votre aile, mettez suffisamment de sable entre chaque latte et sur le bord de fuite pour l'empêcher de battre.
- Vérifiez que les butées de blocage sont dans leurs embouts lorsque vous n'utilisez pas l'aile.
- Assurez-vous que les embouts sont propres avant de décoller ou de ranger votre aile.
- Ne laissez pas votre aile exposée aux UV. Entre deux sessions mettez-la à l'ombre et si vous ne vous en servez pas, rangez-la.

STOCKAGE ADÉQUAT

- Nous vous recommandons de rincer votre aile à l'eau claire et de bien la sécher avant de la rouler et de la stocker.
- Ne roulez pas votre aile tant qu'elle est humide.
- Enlevez le sable et les corps étrangers collés à votre aile avant de la ranger.
- Une fois qu'elle est propre et sèche, mettez-la dans son sac et rangez-la dans un endroit propre et sec, loin de toute source de chaleur.
- Ne posez pas d'objets lourds sur votre aile une fois stockée ou vous risquez d'abîmer les lattes en carbone.
- Ne laissez pas votre aile gonflée dans votre voiture ou dans le coffre de toit; si la température monte les chambres à air vont s'abîmer.
- Rincez périodiquement votre système de contrôle à l'eau claire en le laissant tremper 5 minutes dans un seau d'eau propre (avec les lignes enroulées sur la barre). Laissez sécher complètement avant de le ranger dans un endroit sec.

SAVOIR-VIVRE

Voici quelques règles de savoir-vivre à appliquer lorsque vous êtes sur la plage avec d'autres usagers:

SÉCURITÉ

- Suivez les conseils de sécurité qui vous sont donnés dans ce manuel.
- Respectez les règles de sécurité et les règlements en vigueur sur les plages.
- Lorsque vous êtes sur un nouveau site, renseignez-vous sur les obligations locales.
- Faites appel à votre bon-sens.
- Ne touchez pas l'équipement des autres kitesurfers, sauf s'ils vous le demandent, vous risqueriez de perturber leur rituel de montage.
- N'oubliez pas de sécuriser votre aile avec du sable ou des sacs de sable. Une aile qui décolle inopinément est dangereuse.
- Ne laissez jamais votre aile sans surveillance. Les vents peuvent tourner et faire s'envoler

MONTAGE

- Préparez seulement l'aile que vous pensez utiliser dans l'immédiat. Dégonflez et rangez les ailes que vous n'utilisez pas.
- Installez-vous dans un endroit où vous avez suffisamment de place.
- Installez-vous de manière à ne pas gêner les autres usagers.
- Enroulez vos lignes si vous ne vous servez pas de votre aile.
- N'oubliez pas que vous n'êtes pas seul sur la plage lorsque vous vous apprêtez à décoller ou atterrir.
- Cédez la priorité aux autres usagers. Restez courtois et coopératif.
- Soyez prêt à porter assistance aux autres kitesurfers. Vous pourriez avoir besoin d'eux plus tôt que vous ne le pensez.

AILE D'ENTRAINEMENT - Une aile que l'on peut utiliser à terre pour simuler les mouvements liés à la pratique du kitesurf. C'est un excellent outil pédagogique. Malgré sa petite taille, cette aile est puissante, aussi soyez prudent.

AILE GONFLABLE - Une aile équipée de boudins gonflables pour permettre à l'aile de flotter et faciliter le redécollage.

AILE GONFLABLE EN QUATRE LIGNES - Une aile pouvant redécoller de l'eau, équipée de quatre lignes et de boudins gonflables.

BOUDINS - Les tubes extérieurs de l'aile. Les boudins abritent les chambres à air qui, une fois gonflées, donnent sa structure à l'aile.

CHAMBRES A AIR - Les tubes gonflables qui se trouvent à l'intérieur du bord d'attaque et des boudins verticaux. (Imaginez une roue de vélo-elle est composée d'un pneu à l'extérieur et d'une chambre à air à l'intérieur).

SYSTÈME RECON - Système de sécurité et de redécollage, le Recon équipe toutes les ailes gonflables Cabrinha 2004 & 2005. Ce système breveté, permet au pilote de supprimer la puissance de son aile en tirant sur la poignée du système de largage. Il sert aussi à faire redécoller l'aile.

SYSTÈME DE LARGAGE SECONDAIRE- Points de liaison sur les systèmes de contrôle qui peuvent être libérés en cas d'urgence. Leash d'aile (breveté) relié au pilote et à l'aile, conçu pour se détacher en cas d'urgence.

SYSTÈME BYPASS™ - Leash de sécurité optionnel recommandé pour les débutants et les écoles ainsi que pour les kitesurfeurs qui naviguent sans s'accrocher au bout de harnais. Ce système de leash vous permet d'avoir les mains libres et vous offre plus de confort.

BARRE DE CONTROLE - Dispositif de pilotage que le pilote tient entre ses mains pour diriger son aile.

BRIDES - Les lignes qui partent des oreilles de l'aile. Les lignes de vol qui partent de la barre sont attachées aux lignes de bride pour relier la barre à l'aile.

PRÉLIGNES - Les lignes attachées directement à la barre de contrôle. Il faut relier ces lignes aux lignes de vol pour les connecter à la barre.

BILLES D'AIDE AU REDÉCOLLAGE - Boule en plastique sur chacune des deux lignes arrière. La bille permet d'attraper la ligne plus facilement pour redécoller.

LIGNES DE VOL - Terme utilisé pour décrire les quatre lignes livrées avec l'aile. Ces lignes servent à relier les brides aux préliques et mesurent entre 20 et 30 mètres de long.

LIGNES ARRIÈRE - Les deux lignes de vol extérieures qui sont connectées aux brides du bord de fuite, l'une à l'oreille gauche, l'autre à l'oreille droite.

LIGNES AVANT - Les deux lignes de vol du milieu qui sont connectées aux brides du bord d'attaque, l'une à l'oreille gauche, l'autre à l'oreille droite. Ces lignes aident à gérer la puissance de l'aile.

HARNAIS - Pièce de l'équipement du pilote qui lui permet de s'attacher provisoirement au bout de harnais fixé à la barre de contrôle. Le harnais permet au pilote de s'économiser en utilisant son poids et ses muscles pour se suspendre à l'aile. Les harnais les plus courants sont le harnais ceinture (qui s'attache autour de la taille) et le harnais culotte (qui s'attache à la taille et autour des cuisses).

KITEBOARD - Sport qui consiste à se faire tracter sur l'eau par une aile en utilisant la force du vent, debout sur une planche.

KITESURF - Autre terme utilisé pour désigner le Kiteboard dans les vagues.

POSITION NEUTRE

C'est la position juste au-dessus de la tête du pilote. Si le pilote garde la barre immobile et parallèle à ses épaules, l'aile prendra automatiquement cette position. Cependant il est difficile et dangereux de garder l'aile dans cette position. Bien que l'aile semble stable et avoir le moins de puissance, à terre la position neutre est celle qui risquera le plus de soulever le pilote. Sur l'eau la position neutre permet de se reposer mais à terre, nous vous recommandons de ne pas garder cette position. Après avoir fait décoller votre aile, dirigez vous vers l'eau sans tarder. **NE RESTEZ PAS** à terre avec une aile en position neutre, cela est **TRES** dangereux.

ZONE NEUTRE - Zone qui comprend la position neutre et l'espace à gauche et à droite du pilote. Elle comprend les positions les plus au vent et sous le vent dans lesquelles vous puissiez faire voler votre aile. C'est dans cette zone que l'aile est la moins puissante, qu'elle exerce le moins de traction. Cependant soyez vigilant lorsque l'aile est dans cette zone, surtout si vous êtes à terre et si le vent souffle en rafales.

ZONE DE PUISSANCE - L'espace qui se trouve devant et de chaque côté du pilote, à l'exception de la position neutre et de la zone neutre. C'est la zone dans laquelle l'aile est la plus puissante, c'est à dire qu'elle génère la plus forte traction. Lorsque l'aile est dans cette zone, elle peut être dangereuse, aussi évitez cette zone lorsque vous débutez. Soyez extrêmement vigilant lorsque vous naviguez dans cette zone.

DECOLLAGE - Le mouvement qui permet au pilote de faire décoller l'aile en la libérant des mains de son assistance.

DECOLLAGE SANS ASSISTANCE - Une technique qui permet au pilote de faire décoller son aile sans partenaire, habituellement en sécurisant une oreille au sol avec du sable, jusqu'à ce qu'il soit prêt à la faire décoller.

REDECOLLAGE - Le mouvement qui permet au pilote de sortir son aile de l'eau et de la renvoyer en l'air.

NAGE TRACTEE - Une technique d'apprentissage qui permet au pilote de ramener l'aile au bord de la plage en ayant quitté sa planche. Il apprend à décoller, à voler, à redécoller et à se tirer de situations difficiles en se faisant tracter par l'aile.

WATERSTART - La technique qui permet au pilote, assis ou debout dans l'eau, de monter sur sa planche.

GYBE - Le mouvement qui permet au pilote de faire changer de direction à son flotteur. Si le pilote est tribord amure il passe bâbord amure et vice versa.

PLANING - Le moment où la planche effleure la surface de l'eau.

ATTERRISSAGE - Le mouvement qui permet au pilote de ramener l'aile à terre dans les mains de son assistance.

SURTOILE - Situation dans laquelle le pilote navigue avec une aile trop puissante pour son niveau, son poids, sa force et/ou les conditions de vent.

SOUSTOILE - Situation dans laquelle le pilote navigue avec une aile qui n'est pas assez puissante pour son poids, sa force et/ou les conditions de vent.

PORTANT - Une allure déterminée par rapport à la direction du vent, généralement située entre 90 et 160 degrés.

TROU D'AIR - Terme utilisé lorsque la force du vent diminue à un moment donné et quelle qu'en soit la durée. Terme également utilisé lorsque l'aile perd toute sa puissance.

LOFER - Terme utilisé pour décrire ce que fait l'aile lorsqu'elle est dans un trou d'air.

SIDESHORE - Le vent souffle perpendiculairement à la plage, de la gauche ou de la droite. Condition idéale pour le kitesurf.

ONSHORE - Le vent souffle du large vers la côte. Faites preuve de

prudence en abordant la plage lorsque le vent souffle dans cette direction.

SIDE ONSHORE - Le vent souffle de la gauche ou de la droite et du large vers la terre. C'est une combinaison de vent onshore et sideshore. Faites preuve de prudence en abordant la plage lorsque le vent souffle dans cette direction.

OFFSHORE - Le vent souffle de la côte vers le large. N'utilisez pas votre aile lorsque le vent souffle dans cette direction.

SIDE OFFSHORE - Le vent souffle de la gauche ou de la droite et de la côte vers le large. C'est une combinaison de vent offshore et sideshore. N'utilisez pas votre aile lorsque le vent souffle dans cette direction.

VENT SOUFLANT EN RAFALE - Le vent est irrégulier avec des variations de force importantes.

VENT ARRIERE - La direction de l'aile lorsque le pilote a le vent dans le dos, il va dans la direction du vent.

PRÈS - La direction de l'aile lorsque le pilote remonte contre le vent, il a le vent face à lui.

SOUS LE VENT - La zone vers où souffle le vent, devant le pilote.

AU VENT - La zone d'où vient le vent, derrière le pilote.

NŒUDS - Mesure de vitesse, dans le cas présent la vitesse du vent, qui est la distance en miles nautiques parcourue par le vent en une heure.

1 nœud = 1 mile nautique par heure.

1 noeud = 1,85 km par heure

ECHELLE BEAUFORT - Système permettant d'estimer la force du vent, basé sur les effets du vent sur l'environnement (ex: forme des vagues, déplacement de la fumée, etc.). Ce système d'évaluation ne fait pas appel à l'usage d'instruments.

(0 = calme à 12 = ouragan).

CONDITIONS DE GARANTIE CABRINHA

(Cabrinha est une division de Neil Pryde Ltd)

Tous les produits Cabrinha sont soumis à des tests de qualité très stricts et couverts par la garantie dont les conditions sont exposées ci-dessous.

LA GARANTIE S'APPLIQUE DANS LES CAS SUIVANTS:

Garantie Générale

Neil Pryde Ltd ("Cabrinha") garantit ce produit dans les conditions et termes précisés dans la garantie contractuelle contre tout défaut de matériaux et de fabrication, lorsque ce produit est utilisé conformément aux prescriptions d'utilisation du fabricant et dans le cadre d'un usage normal de loisir, pendant une période de 90 jours à partir de la date d'acquisition (résultant de la facture d'achat).

Garantie particulière

This Warranty is valid only when the warranty card accompanying this Product is properly filled out and returned to Cabrinha within seven (7) days from the original date of purchase.

IMPORTANT : Ce produit est conçu pour un usage de loisir uniquement. Ce produit n'est pas conçu pour un usage commercial où il est soumis à une utilisation intensive sur une longue période.

LA GARANTIE NE S'APPLIQUE PAS DANS LES CAS SUIVANTS:

1. Les frais de retour chez Cabrinha.
2. Les dommages causés à la suite d'altérations, de modifications ou de changements qui n'ont pas été approuvés par écrit par Cabrinha, ou de réparations qui n'ont pas été effectuées par Cabrinha ou par une voilerie agréée par Cabrinha, ou les dommages apparus à la suite d'un accident, d'une négligence, d'une utilisation impropre, ou si le produit n'a pas été entretenu comme conseillé dans le manuel de l'utilisateur.
3. Les dommages causés par une exposition excessive au soleil (ou aux rayons ultraviolets), une mauvaise manipulation ou un stockage inadéquat, ou l'inobservation des instructions fournies avec le produit.
4. Les dommages causés par tout autre défaut que les défauts de matériaux ou de fabrication.
5. L'utilisation du produit à des fins commerciales, programmes de location, d'école ou de formation, ou lors de toute compétition.
6. Le produit est considéré comme étant d'occasion.
7. Les dommages et frais occasionnés par le produit, y compris les dommages causés aux biens et aux personnes.
8. Les dommages causés par l'utilisation du produit en dehors des conditions prescrites par le fabricant.
9. Les dommages causés par l'utilisation du produit dans les vagues et le shore break.
10. Les dommages occasionnés par un gonflage excessif des boudins.
11. L'usure normale du produit, y compris les éraflures, la décoloration, les trous et l'utilisation de pièces de gréement qui ne sont pas des pièces Cabrinha.

GARANTIE

COMMENT FORMULER VOTRE DEMANDE DE GARANTIE

Cabrinha examine chaque demande de garantie au cas par cas, ce qui peut nécessiter un examen et/ou des photos du produit, montrant clairement les défauts. Cette information doit être déposée de préférence chez votre revendeur Cabrinha ou envoyée au distributeur Cabrinha de votre pays, les frais de port étant à la charge du client. Vous ne pouvez retourner le produit qu'après avoir obtenu de votre distributeur Cabrinha un numéro d'autorisation de retour (RA). Ce numéro doit apparaître clairement à l'extérieur du colis, faute de quoi le colis ne sera pas accepté. Tout produit doit être expédié PROPRE et SEC.

Si Cabrinha estime que le produit est défectueux, la garantie couvre uniquement la réparation, le remplacement (par un modèle identique ou similaire) ou le remboursement de tout ou partie du prix d'achat du produit (Cabrinha se réservant le choix du mode de dédommagement). Cabrinha ne pourra être tenu responsable des frais, pertes, ou dommages générés par la non utilisation du produit.

LA FACTURE D'ACHAT DOIT ÊTRE JOINTE À TOUTE DEMANDE DE GARANTIE. LE NOM DU REVENDEUR ET LA DATE D'ACHAT DOIVENT APPARAÎTRE CLAIREMENT SUR LA FACTURE.

COMMENT MAINTENIR LE BÉNÉFICE DE LA GARANTIE

Vous perdez le bénéfice de la garantie si le produit a subi une réparation, un changement ou une modification sans autorisation préalable. La garantie pour réparation ou remplacement du produit (le cas échéant) prend effet exclusivement à compter de la date d'achat du produit.

Cette garantie ne peut s'étendre au-delà des clauses énoncées dans le présent document.

GARANTIES LÉGALES

Cette garantie s'applique en sus et sans préjudice des garanties prévues par la loi.

COMMENT OBTENIR LE SERVICE GARANTIE

Pour obtenir le service garantie, ou si vous souhaitez poser des questions concernant les produits Cabrinha ou leur utilisation, veuillez contacter: www.cabrinhakites.com. Pour toute information envoyez un e-mail à: support@cabrinhakites.com; Ou pour la France : info@cabrinha.fr

ATTENTION

IL EST DE LA RESPONSABILITÉ DE L'UTILISATEUR DE LIRE ATTENTIVEMENT LE MANUEL DE L'UTILISATEUR ET D'INFORMER TOUT UTILISATEUR SUR LE BON USAGE ET L'ENTRETIEN DE CE PRODUIT.